B. VAN DER KLAAUW

WERELDLUCHTHAVEN SCHIPHOL

61 ALKENREEKS • *Beeld-Encyclopedie* • ALKMAAR 61

B. VAN DER KLAAUW

Algemeen Redacteur Luchtvaart Tijdschrift AVIA

WERELDLUCHTHAVEN SCHIPHOL

Uit de lucht lijkt zo'n landingsbaan zo klein. Pas als men op de grond staat ziet men hoe breed hij eigenlijk is.

61

DE ALKENREEKS • *Beeld-Encyclopedie* • **ALKMAAR**

© Copyright Uitgeverij De Alk, Alkmaar, Holland

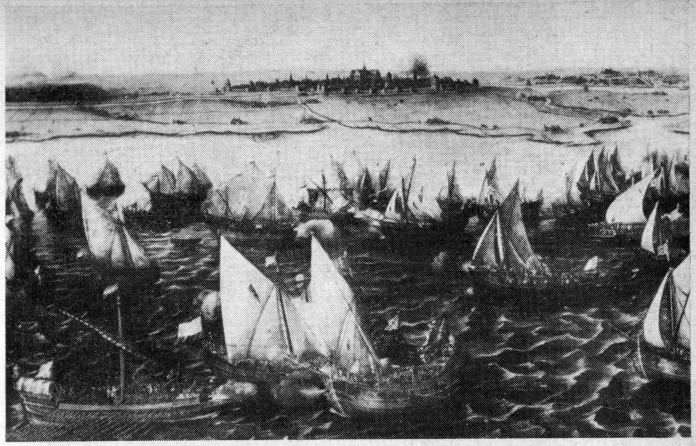
Hoe is Schiphol ontstaan?

De naam Schiphol is niet uitgedacht in de twintigste eeuw omdat men een naam nodig had voor het bij Amsterdam gelegen vliegveld. Hij komt al voor in een stuk gedateerd 11 september 1447 betreffende de verkoop van een stuk land, gelegen „in Aelsmerbanne in Sciphol". Ook op een kaart van Rijnland, vervaardigd in de jaren 1610-1615, ziet men ten westen van Amstelveen al de naam Schip Holl staan. Hiermee werd de noordoosthoek van de Haarlemmermeer aangeduid; het woord Holl betekende toen zoveel als „gevaarlijke plaats" omdat schepen, die bij storm op het meer in die hoek gedreven werden, vrijwel altijd ten dode opgeschreven waren. Tijdens de tachtigjarige oorlog werd er op de plaats van de tegenwoordige luchthaven zelfs nog een zeegevecht geleverd waarvan ons nog een „momentopname" door een oude prent is overgeleverd. Schiphol zal wel het enige vliegveld ter wereld zijn waarboven behalve luchtgevechten ook een zeegevecht is geleverd!

In 1848 begon men met de werkzaamheden voor de droogmaking van de 18.000 hectaren grote Haarlemmermeer en in de zomer van 1852 was men daarmee klaar. Het grote wateroppervlak werd vruchtbaar akkerland en ook de plaats van het vroegere Schip Holl werd nu begroeid met gras en graan. In die hoek van de Haarlemmermeer werd nu een van de forten van de Stelling Amsterdam gebouwd dat men de naam Fort Schiphol gaf.

Alles bleef hier rustig tot in 1916. In dat jaar werd door de Minister van Oorlog goedkeuring verleend voor de aankoop van grond in de buurt van het Fort Schiphol om hier, aan de rand van de Stelling Amsterdam, een militair vliegveld in te richten. Op 9 maart 1916 werd de koop gesloten en in augustus van hetzelfde jaar landden er de eerste militaire vliegtuigen op een langwerpig terrein van 16½ hectare, waarop vier houten loodsen waren geplaatst. Maar al gauw bleek dat het vliegveld veel te klein was. Daarom werd besloten om het bestaande veld uit te breiden tot een terrein van 800 bij 900 meter met een oppervlakte van 76 hectare. In september 1918 was dit gebeurd en bovendien waren er toen twee vliegtuigloodsen en een voertuigloods bijgekomen.

Toen de eerste wereldoorlog voorbij was ging men al gauw met afgedankte enigszins omgebouwde oorlogsvliegtuigen post, goederen en zelfs passagiers vervoeren. Nederland wilde natuurlijk niet achterblijven en vooral dank zij het enthousiasme van de luitenant-vlieger Plesman werd in october 1919 de Koninklijke Luchvaart Maatschappij voor Nederland en Koloniën N.V., beter bekend als



Deze oude prent stelt de „Zeeslag bij Schiphol" voor. De stad op de achtergrond is Haarlem.

K.L.M., in Den Haag opgericht. Op 17 mei 1920 opende zij haar eerste luchtdienst: de luchtlijn Amsterdam-Londen. Deze werd gevlogen met van de Engelse maatschappij Air Transport and Travel gecharterde De Havilland tweedekkers en het militaire vliegveld Schiphol deed als landingsplaats voor Amsterdam dienst. In een van de militaire hangars werd plaats gemaakt voor de vervulling van de grensformaliteiten en voor kantoor-, werkplaats en opslagruimte voor de K.L.M.

In 1921 werd de accomodatie voor de passagiers op Schiphol verbeterd doordat men de beschikking kreeg over een hele loods (hangar A). In 1924 bouwde de Fokkerfabriek op Schiphol een hangar (montage-loods) voor het monteren en stallen van haar vliegtuigen die moesten worden ingevlogen. Er kwamen meer luchtdiensten en er kwamen grotere en zwaardere vliegtuigen. Maar Schiphol was een onvoldoende gedraineerd stuk polderland en tijdens een natte periode moesten de vliegtuigen dikwijls door het hele personeel — directeur Plesman en de toenmalige stationschef Dellaert voorop — uit de modder worden getrokken. De passagiers werden

De toegangsweg tot Schiphol in het allereerste begin: 1920.

door de ijverige KLM-ers naar en van de vliegtuigen gedragen. Ook toen bestond er al zo iets als service!

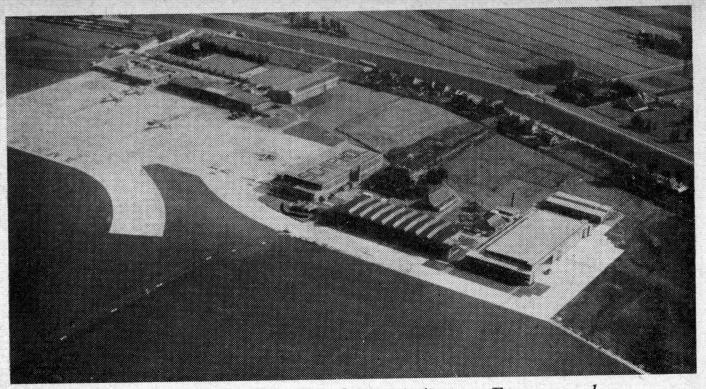
Als militair vliegveld verloor Schiphol geleidelijk aan betekenis, maar voor de burgerluchtvaart werd het steeds belangrijker. Dat bewijzen de cijfers over het passagiersvervoer: in 1920 verwerkte men 440 passagiers, in 1925 al 8.400. Het stond dan ook al gauw vast dat Schiphol in andere handen moest komen en de Gemeente Amsterdam wilde het beheer van het vliegveld graag op zich nemen. Pas op 1 april 1926 ging na lange en moeizame onderhandelingen het beheer van het vliegveld Schiphol over in handen van Amsterdam. Het kwam toen onder de supervisie van de Dienst der Gemeente Handelsinrichtingen en de directe leiding kwam in handen van de man die vrijwel tot zijn dood in 1960 altijd op de bres heeft gestaan voor de belangen van „zijn" vliegveld: de heer U. F. M. („Jan") Dellaert. Van 1920 af had hij als stationschef de belangen van de KLM op Schiphol behartigd; nu ging hij in gemeentedienst over om zich volledig met de leiding en de ontwikkeling van het vliegveld te belasten.

De gemeente Amsterdam pakte de zaken meteen krachtig aan. De drainage van het landingsterrein en de toegangsweg tot het vliegveld

Het „stationsgebouw" anno 1920. Op de achtergrond de militaire hangars.

werden verbeterd. Er werd een betonnen platform van 50 x 100 meter aangelegd. Er verrees een tijdelijke z.g. tenthangar die later werd vervangen door permanente in staalbouw uitgevoerde hangars. Er verrees een stationsgebouw met een verkeerstoren in het tot 30 ha gegroeide bebouwde areaal. In 1935 werd het landingsterrein vergroot tot driemaal de bestaande oppervlakte en in het nu 180 hectare grote terrein werden 200 kilometer draineerbuizen verwerkt. Er kwam een nachtlandingsinstallatie en in de laatste jaren voor de tweede wereldoorlog kreeg Schiphol als tweede luchthaven in Europa (het vliegveld Bromma bij Stockholm was de eerste) vier asphaltbetonnen startbanen die starts en landingen in acht verschillende richtingen mogelijk maakten. Het geheel werd door rijbanen aangesloten op het vergrote betonnen platform.

Toen kwam mei 1940. Duitse bommen regenden op Schiphol neer en verwoestten hangars en gebouwen, alsmede tientallen vliegtuigen. Duitse troepen bezetten de luchthaven en breidden het startbanen patroon verder uit. Schiphol werd verscheidene malen aangevallen door geallieerde vliegtuigen en in de laatste oorlogswinter werden door de ontgoochelde Duitsers zulke zware, systematisch uitgevoerde vernielingen aangericht dat zij een schijnbaar volkomen onbruikbaar vliegveld achterlieten toen zij zich tenslotte in mei 1945 uit Nederland moesten terugtrekken. Hangars en gebouwen waren



Schiphol in het begin van de dertiger jaren. Er staan hangars en gebouwen en er is een betonnen platform.

in ruïnes veranderd en de startbanen en het platform zaten vol met grote bomkraters. Drainagebuizen en riolen waren bijna totaal vernield. Men telde meer dan 225 bomkraters op het vliegveld!

Maar men ging verbeten aan het werk. Eind mei 1945 waren er al 440 arbeiders aan het puinruimen en in enkele maanden groeide hun aantal aan tot ruim 1850. De kuilen werden dichtgegooid, nog niet ontplofte bommen werden onschadelijk gemaakt en het puin werd opgeruimd. Op 8 juli landde op Schiphol alweer het eerste vliegtuig in geregelde dienst, een Douglas DC-3 van de Zweedse luchtvaartmaatschappij ABA. Een paar maanden later was Schiphol weer in bedrijf, en hoe! Aan de rand van het platform was een rij houten barakken verrezen voor de tijdelijke huisvesting van allerlei diensten; men noemde die rij gebouwtjes de Vrijheidsstraat. Maar de activiteit nam zo snel toe dat iedereen chronisch met tekort aan ruimte kampte, ondanks het feit dat het complex houten barakken groeide als een goudgraverskamp. Achter deze barakken verrezen nieuwe hangars en een nieuw semi-permanent stationsgebouw, alsmede allerlei andere gebouwen.

Een jaar na de bevrijding was Schiphol weer in vol bedrijf en opende de KLM als een van de eerste maatschappijen van het

Het Schiphol van vlak voor de oorlog. Een Douglas DC-3 wordt getankt. Op de achtergrond de verkeerstoren.

Europese vasteland een geregelde luchtdienst op New York. De Indiëlijn was toen al ruim een half jaar weer in bedrijf. Er verrees een nieuwe grote verkeerstoren aan de rand van het platform en dank zij het feit dat er nieuwe hangars en werkplaatsen gereedkwamen behoefden de mecaniciens niet meer in de open lucht vliegtuigen te repareren zoals in die eerste na-oorlogse winter, toen het bovendien nog erg koud was.

Maar het na de oorlog snel groeiende luchtverkeer bleef zijn eisen stellen. Het terrein moest worden uitgebreid, de startbanen moesten worden verlengd en versterkt. Nieuwe grote hangars verrezen in de zuidelijke hoek van Schiphol terwijl Fokker in de uiterste zuidhoek zijn nieuwe fabriek bouwde, die de plaats van de sterk verouderde gebouwen in Amsterdam-Noord innam. Schiphol groeide uit tot een terrein van 850 hectare met 4 startbanen waarvan twee startbanen van 3.300 meter lang, geschikt voor grote straalvliegtuigen.

Laten wij, als besluit van dit historische overzicht van de groei van Schiphol, een aantal na-oorlogse hoogtepunten in jaartallen weergeven:
1947 - de hangars 5 en 6 en de Fokkerloods kwamen gereed.
1948 - hangar 7 en eerste motorproefstation in gebruik genomen en

Het nood-stationsgebouw dat vlak na de oorlog gebruikt werd.

---

de 1.800 meter lange startbaan 14-32 voltooid.

1949 - hangar 8 en het gebouw voor de Centrale Boeking (gebouw 114) voltooid. Het nieuwe stationsgebouw in gebruik genomen. Het tangentiële plan voor de uitbreiding van de luchthaven opgesteld en goedgekeurd door de gemeenteraad van Amsterdam.

1950 - De centrale reparatiewerkplaats, de verkeerstoren en gebouw Operations in gebruik genomen. De noord-zuid baan 01-19 van 1.800 meter lengte aan het banenstelsel toegevoegd.

1951 - De landingsradar (PAR) in dienst gesteld. De 900 meter lange centrale rijbaan in gebruik genomen. Volledige ingebruikneming van het nieuwe Fokker-fabriekscomplex.

1952 - Hangar 19 en vrachtstation voltooid. Rondzoekradar in dienst gesteld.

1953 - Slechtzicht-naderingsverlichting voor baan 23-05 aangebracht.

1954 - Proefstation voor straalmotoren in gebruik genomen.

1955 - Civiele Dienst-gebouw voltooid. De tot 2.550 meter verlengde baan 01-19 met slechtzicht-naderingsverlichting in gebruik genomen waardoor Schiphol in de hoogste klasse (A1) der burgerluchthavens voor internationaal luchtverkeer kwam.

Een kijkje op het platform in 1946. Dakota's werden toen algemeen gebruikt.

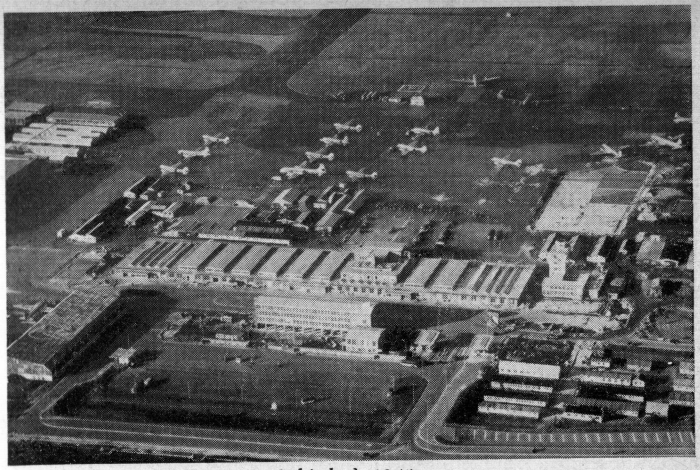
1957 - Schiphol's grootste hangar (no. 10) kwam gereed. „Atoom"-gebouw voltooid.
1958 - N.V. Luchthaven Schiphol opgericht. Nieuwe straalmotorenwerkplaats en gebouw Directie KLM voltooid.
1959 - Lange afstands radar in dienst gesteld.
1960 - De 3.300 meter lange „straalstartbaan" 06-24 voltooid. Nationaal Luchtvaartmuseum geopend. Nieuwe proefbank voor straalmotoren en het gebouw IERA (Instrumenten, Electrische- en Radiouitrusting) IV in gebruik genomen.
1961 - Landingsbaan 19-01 verlengd tot 3.300 meter. Eerste stuk van nieuwe baan 09-27 gereedgekomen. Uitbreidingsplan definitief door de regering goedgekeurd.

De luchthaven Schiphol wordt op het ogenblik beheerd door een naamloze vennootschap, de N.V. Luchthaven Schiphol, waarin wordt deelgenomen door het Rijk en de steden Amsterdam en Rotterdam. Deze N.V. werd in 1958 opgericht, 32 jaar nadat de gemeente Amsterdam de zorg voor de luchthaven op zich nam. De N.V. wordt bestuurd door een Raad van Commissarissen, bestaande uit elf personen, aangewezen door de drie in de N.V. deelnemende instanties; o.a. hebben de burgemeesters van Amsterdam en Rotterdam er zitting in. Zes van deze elf personen vormen de Commissie van Gedelegeerden. De dagelijkse leiding is in handen van een directie van twee personen: de heren S. de Mul en Mr. J. C. H. A. van Stapele.
Schiphol neemt een vooraanstaande plaats in in het Europese lucht-

verkeer. In 1961 telde men 82.368 vliegtuigbewegingen, waarvan 47.664 door lijnvliegtuigen. Dat komt neer op bijna 250 per dag, waarmee Schiphol op de zesde plaats van alle Europese luchthavens kwam. Men telde in 1961 niet minder dan 1.508.374 vertrekkende en aankomende passagiers, oftewel ruim 4.100 per dag. Schiphol kwam daarmee op de achtste plaats van de Europese luchthavens. Wat het vrachtvervoer betreft was Schiphol's plaats nog eervoller; met een totaal van 52.660 ton kwam Schiphol in Europa op de derde plaats na Londen en Parijs!

Deze cijfers tonen duidelijk aan dat Schiphol — en daarmee Nederland — een belangrijke plaats inneemt in het internationale luchtverkeer. En men is vast en ernstig van plan om ervoor te zorgen dat het zo blijft. Er is een begin gemaakt met de uitvoering van een ambitieus uitbreidingsplan, waardoor men een nieuw, groot Schiphol zal scheppen, geheel aangepast aan de eisen van het moderne luchtverkeer. Over dat nieuwe Schiphol, dat in 1965 voltooid moet zijn, volgen verderop meer gegevens. Het is een kostbaar project waarmee millioenen guldens gemoeid zijn, maar omdat Nederland daardoor een vooraanstaande plaats in het wereldluchtverkeer zal kunnen blijven innemen zijn deze millioenen zeer goed besteed.

Drukte op het platform. Grote viermotorige vliegtuigen en tientallen passagiers: het luchtverkeer van vandaag.



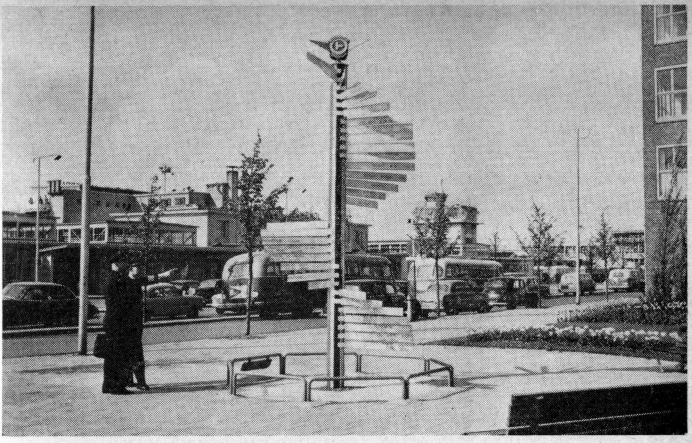
Schiphol 1949.

Schiphol 1962.

WAT VINDT MEN OP SCHIPHOL?

Wie het brede toegangshek tot de luchthaven Schiphol passeert ziet recht voor zich het stationsgebouw. Hierin vindt de administratieve afhandeling plaats van aankomende en vertrekkende passagiers. Men ziet direct aan grote borden bij de diverse ingangen dat de aankomende passagiers in één enkele hal afgehandeld worden; voor de vertrekkende passagiers zijn er echter twee van deze hallen, waarvan een voor passagiers met bestemmingen in Europa en een tweede voor passagiers die verder gaan dan Europa. Deze laatste wordt ook wel aangeduid als de intercontinentale vertrekhal of ICA-hal.
Boven de vertrekhal Europa ligt het restaurant Aviorama met daar bovenop het dakcafé „De Wijde Blik". Boven de ICA-hal ligt eveneens een café, dat „De Wijde Wereld" genoemd wordt. Dit is speciaal ingericht voor de ontvangst van gezelschappen die op Schiphol willen lunchen of vergaderen.
In de aankomsthal en de vertrekhallen vindt men afhandelingsbalies waaraan de passagiers zich melden. Zij worden hier te woord gestaan door employés van de luchtvaartmaatschappij, die de betreffende vlucht uitvoert. Meestal zijn dat KLM-ers omdat de KLM ook voor

De tegenwoordige ingang van Schiphol.

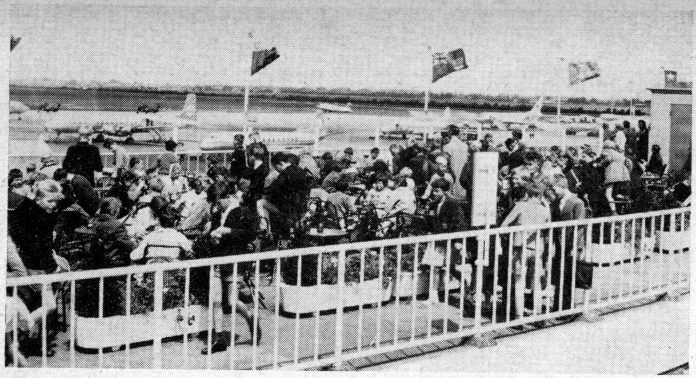


De luchtwegwijzer op het stationsplein geeft de vliegafstand naar een groot aantal plaatsen aan.

veel van de op Schiphol vliegende buitenlandse maatschappijen de grondafhandeling verzorgt. Verder krijgen de passagiers hier te maken met de in groene uniformen gestoken douane-ambtenaren, die belast zijn met het toezicht op de in- en uitvoerbepalingen, en de in donkerblauwe uniformen geklede Koninklijke Marechaussee, die de paspoortcontrôle uitvoert. Voordat het vertrekbericht voor hun vliegtuig wordt gegeven en zij dus aan boord moeten gaan verblijven de passagiers in de wachtkamer, tevens restaurant, waartoe niet-passagiers geen toegang hebben omdat dit het z.g. douanegebied is.

Er zitten echter nog meer instanties in het stationsgebouw. Er is b.v. een postkantoor in gevestigd voor het verwerken van de aangekomen luchtpost en het sorteren en inladen van de uitgaande post. Dan hebben de meeste buitenlandse maatschappijen, die op Schiphol vliegen, er een klein kantoortje, alsmede een aantal luchtbevrachtingskantoren en een bankinstelling. Verder zijn er aan de noordkant de kantoren van de luchthavendirectie in gevestigd.

Vlak naast het stationsgebouw staat een hoge vierkante toren met veel glas erin: de verkeerstoren. Hierin zetelen ambtenaren van de Rijksluchtvaartdienst, afdeling Luchtverkeersbeveiliging, die als het



Op het dakterras heeft men een prachtig gezicht op het platform met zijn levendige bedrijvigheid.

---

ware als „verkeersagenten" het luchtverkeer naar, van en rondom Schiphol controleren en erop toezien dat alles gaat zoals het behoort te gaan. Hoe dat allemaal gaat wordt verderop nader uiteengezet. Aan de andere kant van de verkeerstoren staat een groot gebouw van de KLM, waarin haar Civiele Dienst is gevestigd. Dat is de dienst die zorgt dat de passagiers onderweg niets te kort komen, zowel wat lichamelijk (maaltijden, dranken, verversingen) als geestelijk voedsel (dagbladen, tijdschriften, schrijfmateriaal) betreft. Het gebouw bevat uitgebreide keukens, bakkerijen, vrieskasten en andere inrichtingen voor het klaarmaken en bewaren van levensmiddelen en voedsel, en verder o.a. een wasserij voor het wassen van servetten en tafellinnen (uit de restaurants, die ook door de KLM geëxploiteerd worden). Ook zijn er leslokalen in gevestigd voor de opleiding van cabinepersoneel.

Naast dit gebouw staat het vrachtstation, een gebouw dat in 1950 in gebruik werd genomen maar evenals veel andere gebouwen op Schiphol, sindsdien al enkele malen is uitgebreid. Hier zijn grote loodsen voor het opslaan van allerlei goederen, gesplitst in twee grote groepen: inkomende en uitgaande goederen. Er is o.a. een speciaal dierenhotel waarin allerlei soorten levende dieren, die enige tijd op Schiphol moeten blijven om te wachten op doorgaand

Een interieuropname van de vertrekhal Europa.

Drukte op het platform voor het vrachtstation.

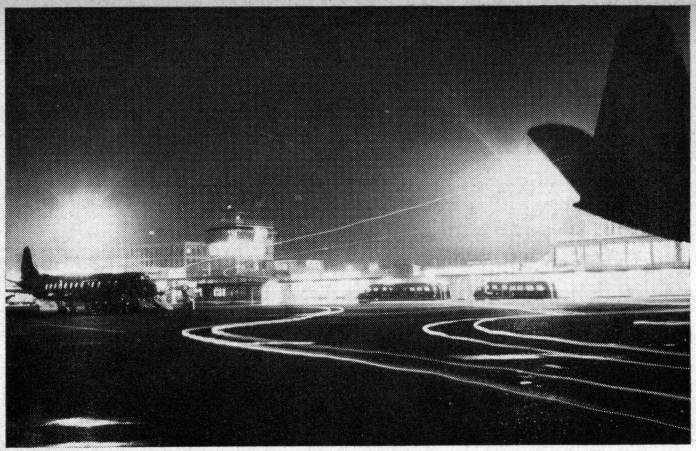
Van de promenade af kijken jaarlijks anderhalf millioen belangstellenden naar de bedrijvigheid op het platform.

vervoer, deskundige verzorging krijgen. Verder zijn er natuurlijk allerlei kantoren voor de behandeling van allerlei zaken die met vrachtvervoer verband houden.
Tegenover het vrachtgebouw staan een paar kleine hangars, die nu worden gebruikt als opslagruimte en als garages waarin o.a. zijn ondergebracht de sneeuwruimers en -blazers en andere zware werktuigen van de afdeling Onderhoud Terreinen van de Luchthavendirectie. In een speciaal omheind gedeelte verricht een afdeling van de KLM werk aan militaire straalmotoren, o.a. voor buitenlandse luchtmachten. Er komen dan ook regelmatig transportvliegtuigen op Schiphol om dergelijke motoren te brengen en weer op te halen. Er zijn verder in deze hoek van Schiphol nog enkele garages, o.a. voor KLM-auto's en voor auto's van passagiers die hun wagen zo lang op Schiphol willen achterlaten tot zij terugkomen.
Naast de ingang van Schiphol ziet men aan de ene kant wat houten barakken, waarin winkels en kantoren zijn gevestigd. Aan de andere kant staat het z.g. gebouw 114. In dit gebouw is o.a. de Centrale Boeking van de KLM gevestigd, waar men alle plaatsreserveringen in KLM-vliegtuigen noteert en met één oogopslag kan zeggen of er

De „Schiphol Expresse" waarmee de rondleidingen worden gemaakt.

---

in een bepaald vliegtuig op een bepaalde dag al of niet plaatsen vrij zijn. Dit gebouw is het centrum van een uitgebreid communicatienet dat over de hele wereld zijn vertakkingen heeft.
Wie verder loopt ziet bij de uitgang van Schiphol het z.g. Atoomgebouw, vanwaar een luchtbrug naar het dak van het stationsgebouw loopt. Dat Atoomgebouw werd in 1957 opgetrokken voor de tentoonstelling „Het Atoom", maar nu is er het „Aeroplanorama" (Nationaal Luchtvaartmuseum) in gevestigd, alsmede een aantal kantoren. Er aan vast gebouwd is een hangar voor privé- en bedrijfsvliegtuigen.
Aan de zuidkant van het stationsgebouw staat het z.g. paviljoen, een gebouw van gegolfd plaatijzer, dat vroeger als restaurant werd gebruikt maar waarin nu o.a. een deel van de kantoren van Martin's Air Charter zijn gevestigd. In deze hoek van Schiphol beginnen ook de rondleidingen met z.g. autotreintjes en de rondvluchten boven Amsterdam en omgeving, welke laatste door Martin's Air Charter worden verzorgd. Ook zijn er in deze hoek van Schiphol nog een paar souvenirwinkeltjes gevestigd en kunnen bezoekers hier de traditionele „kaarten-naar-huis" kopen, schrijven en posten.



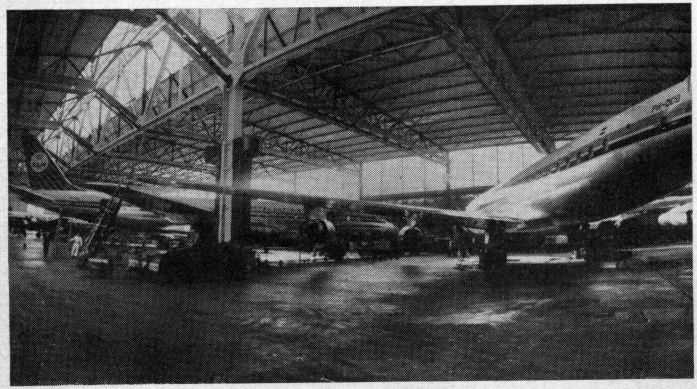
Ook des nachts gaat het leven op Schiphol verder.

Op dit punt kan de bezoeker van Schiphol bovendien beginnen aan een interessante rondwandeling over de daken van de diverse gebouwen. Er is namelijk een dakpromenade aangebracht die loopt langs de volle lengte van het stationsgebouw, daarna vóór de verkeerstoren langs en over het Civiele Dienst gebouw en het Vrachtgebouw. Hierover lopend heeft men een prachtig gezicht op het verkeersplatform met aankomende en vertrekkende vliegtuigen, op de bedrijvigheid rondom al die vliegtuigen en op het landen en starten van de toestellen op de startbanen in de verte. Omdat men nu eens omhoog, dan weer omlaag gaat heeft men een steeds wisselend gezicht op de activiteiten op het platform.
Hoewel het overal op Schiphol duidelijk is aangegeven vermelden wij ook hier nog eens dat het platform verboden terrein is voor onbevoegden. In de eerste plaats omdat het douaneterrein is, wat betekent dat men er alleen mag komen na door de contrôle van douane en marechaussee te zijn gegaan. In de tweede plaats omdat het er voor onervaren personen veel te gevaarlijk is; niet alleen omdat er allerlei voertuigen heen en weer rijden, maar ook omdat een klap van een draaiende propeller gewoonlijk dodelijk is en het gevaar om in een draaiende straalmotor te worden gezogen ook niet

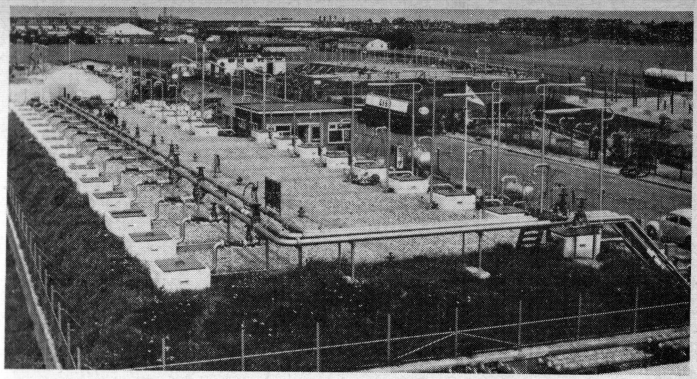
De z.g. Aviobridge, nu op proef op Schiphol opgesteld. Het nieuwe stationsgebouw krijgt waarschijnlijk een hele serie van deze bruggen.

Deze grote stofzuiger zorgt ervoor dat Schiphol's platform vrij van ongerechtigheden blijft.

Een kijkje in de motorenwerkplaats van de KLM.



Douglas DC-8 straalvliegtuigen in de grote hangar no. 10 „Dr. Albert Plesman".



Hier slaan de diverse oliemaatschappijen hun voorraden vliegtuigbrandstof op.

denkbeeldig is. Wie moeilijkheden voor zichzelf en voor anderen wil voorkomen houde zich dus stipt aan alle gegeven aanwijzingen. Er is trouwens op Schiphol een zeer waakzaam korps luchthavenpolitie dat overtreders direct bij de kraag zal pakken.
Wie bij de zuidkant van Schiphol's stationsgebouw is aangeland ziet tevens twee grote hangars tegenover zich. Dat zijn de hangars 5 en 6, die, evenals alle hangars op Schiphol, de namen dragen van luchtvaartpioniers. Hangar 5 heet „Orville en Wilbur Wright", hangar 6 heet „Louis Blériot". In deze hangars worden kleinere vliegtuigen van de KLM en van buitenlandse maatschappijen voor zeer eenvoudige onderhoudswerkzaamheden verzorgd. Achter deze hangars liggen technische gebouwen van de KLM, o.a. voor het onderhoud van instrumenten en radio-apparatuur en de verzorging van allerlei vliegtuigonderdelen, o.a. de cabine-inrichting. Westelijk van dit gebouwencomplex liggen nog een paar KLM-gebouwen; hierin zetelt niet alleen de KLM-directie op Schiphol, zij dienen ook tot huisvesting van de operationele diensten van de maatschappij en de vliegeropleiding, alsmede de geneeskundige dienst. In een van de gebouwen vindt men b.v. de Link Trainers en de Flight Simulators, die gebruikt worden bij het lessen van de vliegers en andere bemanningsleden.
Dat is Schiphol voor zover de bezoeker het zien kan. Maar wie

verder zuidelijk gaat ziet dat het luchthaventerrein zich nog veel verder uitstrekt. Hij ontdekt b.v. de hangar 7 „Alcock en Brown" met er vlak naast hangar 8 „Van der Hoop", en nog verderop de grote hangars no. 9 „Kingsford Smith" en no. 10 „Albert Plesman". In deze hangars worden de grote viermotorige KLM-vliegtuigen onderhouden en nagezien. Achter hangar 10 vindt men de motorenwerkplaats van de KLM en een tweetal motorproefbanken, alsmede nog enkele kleinere gebouwen. In de uiterste zuidhoek van Schiphol, op ongeveer twee kilometer afstand van het stationsgebouw, ziet men tenslotte de Fokkerfabriek.
Nu weet men dus wie en wat er zoal op Schiphol gevestigd zijn. Op bepaalde dingen zal nu nader worden ingegaan.

Grote tankwagens spuiten in een kwartier tijds 40.000 liter brandstof in de tanks van een Douglas DC-8.

Zo ziet Schiphol's gebouwencomplex er aan de platformzijde uit.

HOE REGELT MEN HET LUCHTVERKEER?

De verkeerstoren van waaruit het luchtverkeer boven geheel Nederland wordt geregeld.

Schiphol is met zijn ongeveer 250 vliegbewegingen per dag een druk vliegveld. Er moet dan ook voor gezorgd worden dat al die vliegtuigen, die naar Schiphol komen of daarvandaan naar allerlei bestemmingen gaan, elkaar niet in de weg zitten. Het luchtverkeer zou anders een ordeloze en gevaarlijke troep worden, want door de hoge snelheid van de moderne vliegtuigen heeft een vlieger, vooral bij slecht zicht, niet voldoende mogelijkheden om uitwijkmanoeuvres te maken. Bovendien weet de man in de cockpit niet wie zich nog meer in de lucht bevinden en waar al deze vliegtuigen zitten. Maar iemand die het luchtverkeer onder contrôle heeft weet dat wel.
Zo iemand is de verkeersleider en zijn plaats is in de verkeerstoren,

die, zoals wij hiervoor gezien hebben, naast het stationsgebouw staat. Hij zit hier in de ware zin des woords in een centrale positie. Het luchtverkeer naar en van Nederland wordt namelijk geleid langs denkbeeldige wegen, die men luchtwegen noemt. Alle luchtwegen die naar Nederland leiden komen samen op een denkbeeldig plein, waarmee het luchtruim in een wijde omtrek van Schiphol bedoeld wordt. Midden op dat „plein" ligt Schiphol en op Schiphol zit de verkeersleider die alle vliegbewegingen boven Nederland onder zijn toezicht heeft.

De verkeersleider krijgt niet alleen een overzicht van alle naar en van Schiphol onderweg zijnde vliegtuigen omdat hij hierover berichten krijgt van de luchthavens van vertrek en van de vliegtuigen zelf, maar ook omdat hij hen „ziet" naderen. Een eindweegs ten oosten van Schiphol staat op een stenen gebouwtje een enorme radarantenne, de z.g. Lange Afstand Radar. Deze ronddraaiende antenne zendt een bundel radargolven uit die tot op enkele honderden kilometers van Schiphol reikt. Op die grote afstand vangt hij dus al vliegtuigen op, die zich in de lucht bevinden. Deze vliegtuigen worden als lichtgroene stippen weergegeven op een radarscherm dat in de verkeerstoren staat opgesteld.

Dank zij de radar en de diverse berichten die binnenkomen — van elk vliegtuig dat naar Schiphol toekomt krijgt men een z.g. starttelegram met allerlei gegevens en onderweg moeten alle vliegtuigen zich op vaste punten aan de verkeersleider melden — kan de verkeersleider zich dus een beeld vormen van wat er zich zoal in de lucht bevindt en waar deze vliegtuigen zoal zitten. Hij kan ze dus instructies geven om op een bepaalde hoogte te blijven ofwel om hoger of lager te gaan vliegen. Van grote afstand worden ze dus al op een zodanige manier naar Schiphol geleid dat zij daar vlug kunnen binnenkomen zonder dat er gevaar voor botsing met andere vliegtuigen bestaat. Op zijn z.g. vluchtinlichtingenborden kan de verkeersleider zien hoeveel vliegtuigen zich langs elke luchtweg verplaatsen en waar zij zich bevinden. Op die borden zijn namelijk in speciale houders papieren stroken geplaatst met alle gegevens van een bepaald vliegtuig erop. Op Schiphol beschikt men over een electronisch apparaat (SATCO), dat deze gegevens uitrekent en op stroken typt; een Nederlandse vinding die uniek in de wereld is. De verkeersleider, die op de bovenste verdieping van de verkeerstoren zetelt, en die Algemeen Verkeersleider wordt genoemd, is dus belast met het toezicht op de vliegtuigen die Schiphol naderen of daarvandaan vertrokken zijn. Maar boven hem zetelt in een glazen koepeltje op de verkeerstoren een collega van hem, die de titel Plaatselijke Verkeersleider voert. Aan zijn leiding worden alle toe-

Het interieur van de verkeerstoren.

stellen overgegeven, die zich in het naderingsgebied — dus het „plein" waarover wij hiervoor spraken — bevinden. Aan hem is de taak om de vliegtuigen, die Schiphol genaderd zijn, veilig binnen te brengen. Ook hij heeft op een radarscherm een overzicht van het door hem gecontroleerde gebied. Daarvoor dient de z.g. Rondzoekradar, waarvan de draaiende antenne boven op gebouw 114 staat. Hij bekijkt de gegevens over de naderende vliegtuigen en aan de hand daarvan bepaalt hij welke vliegtuigen het eerst mogen binnenkomen. In de regel heeft de Algemene Verkeersleiding ze al op een dergelijke manier naar Schiphol geleid dat de Plaatselijke Verkeersleider ze zonder meer naar het begin van de landingsbaan kan laten gaan voor het uitvoeren van hun landing. Vooral voor straalvliegtuigen is dat van groot belang, want als die enige tijd moeten blijven cirkelen voordat zij kunnen landen gebruiken zij daarbij zoveel brandstof dat niet alleen de bedrijfskosten van de betrokken vlucht een flink stuk hoger worden, maar ook de veiligheid wel eens in het gedrang kan komen omdat de tanks snel leeggevlogen zijn.

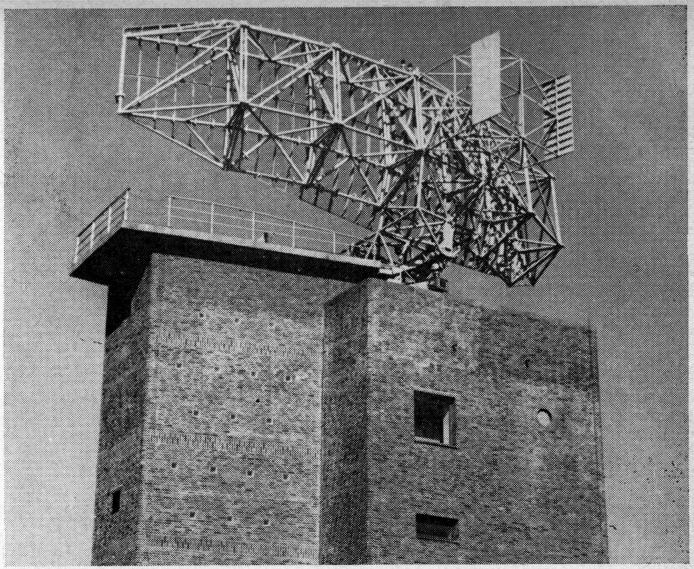
De landing van een groot verkeersvliegtuig wordt bijna nooit meer volledig op grondzicht uitgevoerd, zelfs niet als het glashelder weer

is. Op Schiphol heeft men voor de belangrijkste landingsbanen een z.g. Precision Approach Radar (PAR) systeem. Dit bestaat uit twee radarantennes, waarvan er een een horizontale golvenbundel in de richting van de landingsbaan uitzendt, terwijl de tweede antenne voor een vertikale bundel zorgt. Als het vliegtuig zich precies op de snijlijn van deze twee golvenbundels bevindt komt het correct binnen.

De twee radarantennes geven namelijk op de verkeerstoren een beeld op een radarscherm. De operateur, die voor dit scherm zit, ziet twee elkaar loodrecht kruisende lijnen, die de beide radarbundels voorstellen, en een helgroene stip, die het landende vliegtuig voorstelt. Wanneer nu de Plaatselijke Verkeersleider het naderende vliegtuig overgeeft aan de PAR-operateur neemt deze het radiocontact met de gezagvoerder van het vliegtuig over. Hij vertelt de gezagvoerder dan precies wat hij op zijn radarscherm ziet, namelijk of hij de groene stip precies op het kruispunt van de twee lijnen ziet of ergens ernaast. Als de stip ernaast zit vertelt hij de vlieger welke stuurbewegingen hij moet maken om precies de juiste weg omlaag te volgen. Als hij dicht genoeg bij de landingsbaan is zegt de PAR-operateur dat de vlieger nu voor de baan is en deze duidelijk moet zien liggen; hij kan dan zijn landing uitvoeren.

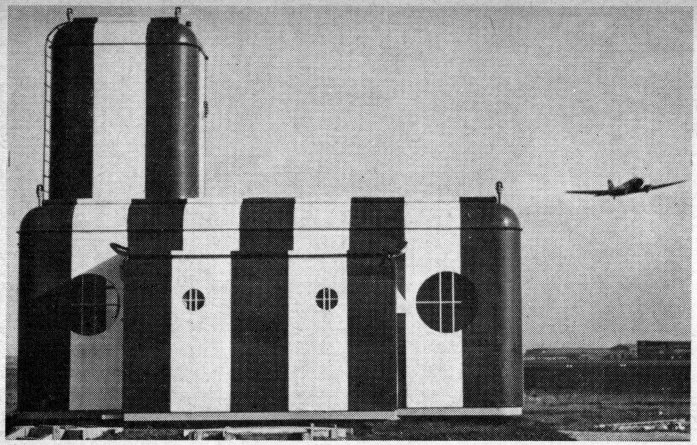
Hieruit blijkt wel dat men aan een volledig automatische landing nog niet toe is. De vlieger kan door hulp van de grond tot vlak voor de baan worden gebracht, maar het laatste werk, het eigenlijke landen, moet hij nog altijd zelf doen. In Engeland is nu echter een systeem ontwikkeld waarmee een vliegtuig volledig zonder de medewerking van de vlieger aan de grond gebracht kan worden. Men heeft bij proefnemingen al honderden succesvolle landingen uitgevoerd met allerlei vliegtuigtypen en onder de slechtst denkbare weersomstandigheden. Nieuwe Engelse verkeersvliegtuigen worden al met het systeem uitgerust en de KLM gaat er eveneens proeven mee nemen. Binnen niet te lange tijd zullen dus — ook op Schiphol — volledig automatische landingen mogelijk zijn.

Landende vliegtuigen hebben altijd voorrang boven vertrekkende toestellen. Daarom kan men op Schiphol dikwijls een hele rij vliegtuigen zien wachten tot zij mogen starten. Er zijn dan vliegtuigen bezig met hun naderingsvlucht en men moet wachten tot al deze toestellen op de grond staan. De startende vliegtuigen hebben intussen ook al heel wat formaliteiten achter de rug. Allereerst heeft de gezagvoerder een z.g. vliegplan bij de Verkeersleiding ingediend, waarin hij o.a. opgeeft hoe laat hij wil vertrekken, waarheen hij gaat, hoe hoog hij wil vliegen in verband met de heersende weers-



Even buiten Schiphol staat de Lange Afstand Radar opgesteld.

gesteldheid onderweg, welke route hij precies zal volgen en diverse bijzonderheden die voor de uitvoering van de vlucht van belang zijn. In dat vliegplan heeft hij dus als het ware zijn hele vlucht uitgestippeld. Het vliegplan moet door de verkeersleiding worden goedgekeurd, eventueel met in overleg met de gezagvoerder aangebrachte wijzigingen. Na goedkeuring door de verkeersleiding is het voor de gezagvoerder bindend, d.w.z. dat hij er zonder toestemming van de verkeersleiding niet meer van mag afwijken.
Als het vliegtuig geheel klaar is voor het vertrek, d.w.z. de brandstof is getankt, passagiers en lading aan boord zijn en de bemanning op zijn post is, dan vraagt de gezagvoerder toestemming aan de Plaatselijke Verkeersleiding om naar de in gebruik zijnde startbaan te taxiën. Als hij deze toestemming gekregen heeft laat hij zijn vliegtuig naar de startbaan rijden. Daar aangekomen vraagt hij om startvergunning, maar, zoals al gezegd is, die krijgt hij pas als er



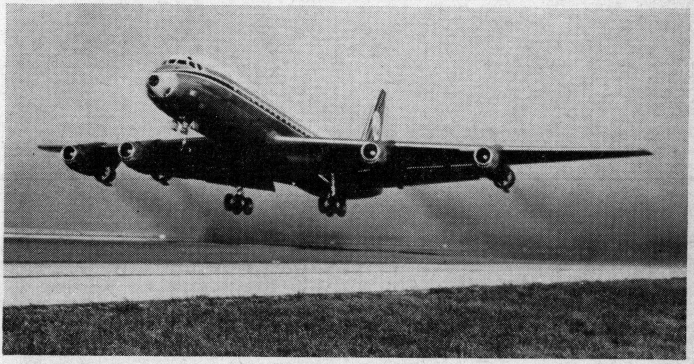
In dit draaibare gebouwtje is de Precision Approach Radar (PAR) ondergebracht.

geen vliegtuigen meer bezig zijn met hun landing uit te voeren. Direct na de start krijgt de gezagvoerder van de Plaatselijke Verkeersleiding instructies met betrekking tot de koers die hij moet volgen en de hoogte waarop hij moet gaan vliegen. Hij wordt zodoende naar de luchtweg geleid die hij moet gaan volgen om zijn bestemming te bereiken. Heeft hij deze luchtweg bereikt dan neemt de Algemene Verkeersleiding het toezicht op de betreffende vlucht van de Plaatselijke Verkeersleiding over. Deze belast zich hiermee tot het vliegtuig de grens van het Nederlandse verkeersgebied heeft bereikt. Dan geeft de Algemene Verkeersleider op Schiphol de vlucht over aan zijn collega in Duitsland, België of Engeland en is voor hem deze vlucht voorbij.

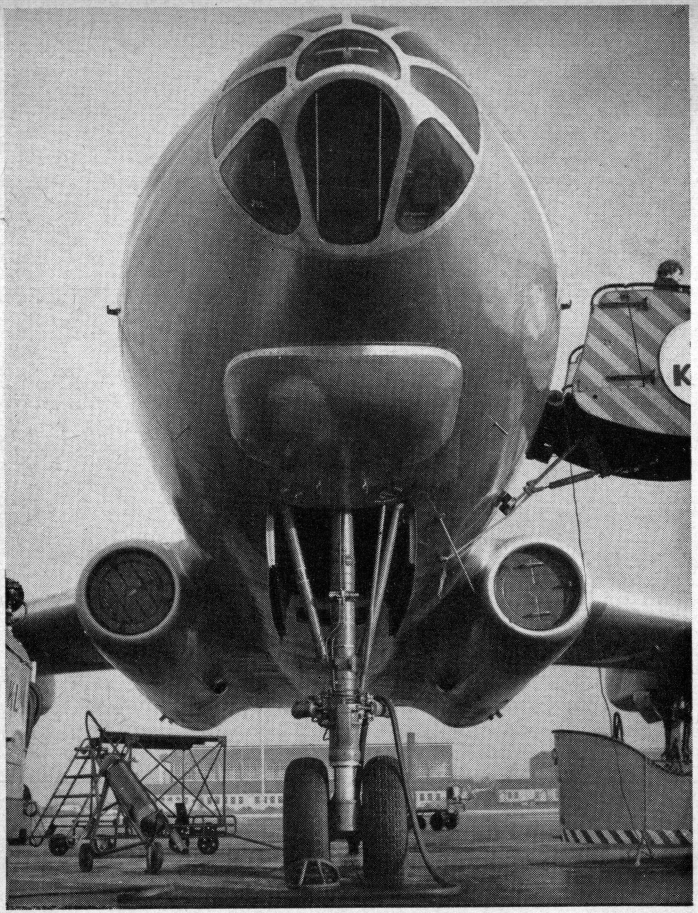
Het zal iedere bezoeker van Schiphol opvallen, dat de vliegtuigen niet regelmatig aankomen en vertrekken. Er zijn uren waarin er bijna niets gebeurt en daarna weer perioden waarin het ene vliegtuig na het andere aankomt en vertrekt. Dat komt omdat de luchtvaartmaatschappijen hun dienstregelingen zo opstellen dat er goede doorverbindingen worden geschapen. Vooral Schiphol, dat veel transitoverkeer verwerkt, ondervindt daar duidelijk de invloed van. Men kent dan ook in het luchtverkeer z.g. spitsuren, waarop eerst een

groot aantal vliegtuigen binnenkomt. Het is dan aanpakken geblazen, want er moet veel lading worden uit-, in- en overgeladen en men moet ervoor zorgen dat de transito-passagiers vlot kunnen overstappen. Dat alles neemt ongeveer een uur in beslag. Dan ziet men het ene vliegtuig na het andere weer wegtaxiën en vertrekken. En terwijl de vliegtuigen weer in de lucht zijn en telexmachines de startberichten doorzenden naar de luchthavens van bestemming kan het grondpersoneel enige tijd uitblazen tot de volgende „grote stoot" komt. En de verkeersleider, die zojuist hard gewerkt heeft om al die vliegtuigen veilig binnen te loodsen en daarna weer op de luchtwegen te leiden die hen weer naar andere bestemmingen voeren, kan er ook weer even op zijn gemak voor gaan zitten, want voorlopig is het even rustig.

Zo gaat het achter de schermen op onze nationale luchthaven. Het publiek dat over de balustrade leunt, die langs de dakpromenade van het stationsgebouw loopt, ziet vliegtuigen aankomen en vertrekken, schijnbaar zonder enige regelmaat. Maar weinigen weten, dat al die aankomsten en vertrekken onderworpen zijn aan de regels van een heel ingewikkeld spel dat door alle betrokkenen nauwgezet wordt meegespeeld. En daarbij is de verantwoordelijkheid van de man die op de grond aan de denkbeeldige touwtjes trekt — de verkeersleider — zeker niet minder groot dan die van de man die in de cockpit het stuur van zijn vliegtuig hanteert.



De reis begint. Een Douglas DC-8 komt los van de „straalstartbaan".



De merkwaardige neus van de Russische TUPOLEV met zijn glazen navigatiekoepel.

WIE LANDEN OP SCHIPHOL?

Er zijn ruim twintig luchtvaartmaatschappijen, die Schiphol in geregelde dienst aandoen. Dat wil zeggen dat zij vliegen volgens een vastgestelde dienstregeling. Daarnaast is er nog een groot aantal z.g. chartermaatschappijen, die ongeregelde vluchten naar Schiphol maken, hoewel er natuurlijk ook daaronder maatschappijen zijn wier vliegtuigen vrij dikwijls op het platform van onze nationale luchthaven te zien zijn. Daarnaast trekt Schiphol ook nog veel andere vliegtuigen aan, zoals bedrijfs- en zakentoestellen, militaire transportvliegtuigen, en kleine privé-vliegtuigen. Voor deze laatste is als voorwaarde gesteld dat zij met radio moeten zijn uitgerust; wie geen radio aan boord heeft mag op Schiphol niet landen. Tenslotte kan men op Schiphol geregeld Friendships en Starfighter straaljagers zien, die bij Fokker zijn gebouwd en nu met hun proefvluchten bezig zijn.

Twee luchtvaartmaatschappijen zijn vast op Schiphol gestationneerd en dit zijn uiteraard Nederlandse bedrijven. Dat zijn de KLM en Martin's Air Charter. De grote vloot twee- en viermotorige vliegtuigen van de KLM verbindt Schiphol door de lucht met meer dan honderd steden in het buitenland, terwijl ook de kleine vloot van Martin's Air Charter geregeld naar alle hoeken uitvliegt.

KONINKLIJKE LUCHTVAART MAATSCHAPPIJ N.V.: K.L.M.

De KLM opereert van Schiphol af met de volgende vloot: 13 Douglas DC-8 — 11 Lockheed Electras — 11 Douglas DC-7C — 4 Douglas DC-7F — 9 Vickers Viscount 803 — 10 Convair-Liners en enkele vliegtuigtypen van de typen Lockheed Super Constellation en Douglas DC-3.

Douglas DC-8:
PH-DCA Albert Plesman
PH-DCB Daniel Bernouilli
PH-DCC Sir Frank Whittle
PH-DCD Nikolaus Otto
PH-DCE Thomas Alva Edison
PH-DCF Anthony Fokker
PH-DCG Guiglielmo Marconi
PH-DCH Orville Wright
PH-DCI Sir Isaac Newton
PH-DCK Adm. Richard E. Byrd
PH-DCM Henri Dunant
PH-DCN Albert Schweitzer
PH-DCO Sir Alexander Fleming

Lockheed Electra:
PH-LLA Mercurius
PH-LLB Venus
PH-LLC Mars
PH-LLD Jupiter
PH-LLE Saturnus
PH-LLF Uranus
PH-LLG Neptunus
PH-LLH Pluto
PH-LLI Ceres
PH-LLK Pallas
PH-LLL Orion

Douglas DC-7C en DC-7F:
PH-DSB Rode Zee
PH-DSC Gele Zee
PH-DSD Zwarte Zee
PH-DSE Ierse Zee
PH-DSF Arabische Zee
PH-DSG Adriatische Zee
PH-DSH Caraïbische Zee
PH-DSI Zuiderzee
PH-DSK Middellandse Zee
PH-DSL Baltische Zee
PH-DSM Koraalzee
PH-DSN Noordzee
PH-DSO Bering Zee
PH-DSP Japanse Zee
PH-DSR Barentsz Zee

Vickers Viscount-803:
PH-VIA Sir Sefton Brancker
PH-VIB Louis Bleriot
PH-VIC J. C. Ellehammer
PH-VID Otto Liliënthal
PH-VIE Jan Olieslagers
PH-VIF Leonardo da Vinci
PH-VIG Sir Ch. Kingsf. Smith
PH-VIH Alberto Santos Dumont
PH-VII Daedalus

Convair-Liner CV-340:
PH-CGB Jan van Scorel
PH-CGC Jacob Maris
PH-CGD Pieter Brueghel
PH-CGE Jeroen Bosch
PH-CGF Willem van de Velde
PH-CGG Nicolaas Maes
PH-CGH Ferdinand Bol
PH-CGI Vincent van Gogh
PH-CGK Jan Toorop
PH-CGM Jan Steen

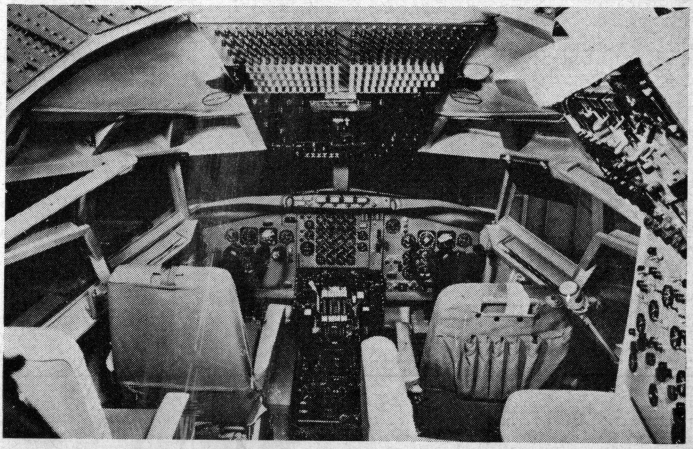
Lockheed L-1049 Super Constellation (gedeeltelijk opgelegd):
PH-LKB Positon
PH-LKC Negaton
PH-LKD Ion
PH-LKE Pegasus
PH-LKF Phoenix
PH-LKG Griffioen
PH-LKH Roc
PH-LKL Desiderius Erasmus
PH-LKN Hermanus Boerhaave
PH-LKP Atoom
PH-LKR Electron
PH-LKS Proton
PH-LKU Photon
PH-LKV Meson
PH-LKW Deuton
PH-LKX Nucleon

Douglas DC-3:
PH-DAA
PH-DAB
PH-DAD
PH-DAI
PH-DAR
PH-DAV

Hier volgen, alphabetisch gerangschikt, alle vliegtuigtypen die op Schiphol landen:

BOEING-707

Cockpit BOEING-707



De verkeersvlieger van 1962 bedient een uiterst ingewikkeld apparaat. Dat wordt vooral duidelijk als men de cockpit van een groot straalvliegtuig — hier van de Boeing-707 — eens bekijkt. Voor de leek is het een bijzonder gecompliceerd geheel van knoppen, handgrepen, wijzerplaten en lampjes, maar de ervaren gezagvoerder is er volkomen vertrouwd mee.

K.L.M.-AEROCARTO N.V. (Nederland)

Een dochtermaatschappij van de KLM is KLM-Aerocarto, die zich speciaal bezighoudt met luchtfotografie. Deze gebruikt een tot fotovliegtuig verbouwde Douglas DC-3 en een drietal kleine toestellen, t.w. een De Havilland Rapide, een Auster Autocrat en een Pilatus Porter.

Douglas DC-3:
PH-DAW

Auster Autocrat:
PH-OTO

De Havilland Rapide:
PH-OTA

Pilatus PC-6 Porter:
PH-OTB

MARTIN'S AIR CHARTER (Nederland)

Deze maatschappij voert van Schiphol vracht- en chartervluchten uit, o.a. ten behoeve van reisbureaux, waarvoor zij vacantiegangers overvliegt naar de oorden waar zij hun vacantie willen gaan doorbrengen. Verder verzorgt Martin's Air Charter op Schiphol de rondvluchten.

De luchtvloot van Martin's Air Charter omvat een Douglas DC-4, twee Douglas DC-3, twee De Havilland Dove, een De Havilland Heron.

De Havilland Dove:
PH-MAD — PH-VLC

Douglas DC-3:
PH-MAA — PH-MAB

De Havilland Heron:
PH-VLA

Douglas DC-4:
PH-MAG

AER LINGUS TEORANTA: A.L.T. (Ierland)

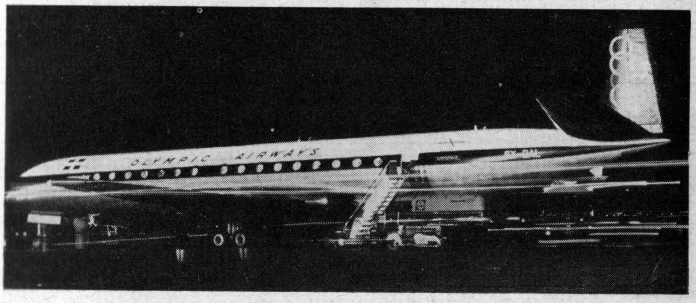
Deze maatschappij vliegt enkele malen per week van Dublin via Manchester naar Amsterdam en terug. Zij gebruikt Vickers Viscounts van het type V. 808 waarvan zij er acht in gebruik heeft. Deze toestellen hebben een groenwitte beschildering en dragen de namen van Ierse heiligen.

Vickers Viscount-808:
EI-AJI Gall
EI-AJJ Columban
EI-AJK Cillian
EI-ALG Ciaran
EI-AKK Aidan
EI-AKL Colmcille
EI-AKO Colman
EI-AMA Connlaodh

BRISTOL BRITANNIA

CARAVELLE

COMET Mk-4C



AEROFLOT (Sovjet-Unie)

De Russische luchtvaartmaatschappij landt een paar maal per week op Schiphol met tweemotorige straalvliegtuigen van het type Tupolev Tu-104A en -B. Naar schatting heeft zij ongeveer 120 vliegtuigen van dit type in dienst. De Russische toestellen hebben een zeer eenvoudige beschildering en een witgeschilderde rompbovenkant. Op het kielvlak is een rode vlag aangebracht.

Tupolev Tu-104:
registraties tussen CCCP-42347 en CCCP-42464.

ALITALIA (Italië)

De Italiaanse luchtvaartmaatschappij vliegt op Schiphol met toestellen van het type Douglas DC-7C, waarvan zij er vijf in dienst heeft. De kans bestaat dat deze in de loop van 1962 worden vervangen door Caravelles; van dit Franse straalvliegtuig heeft de Alitalia er veertien besteld waarvan de aflevering in 1962 voltooid wordt.

Caravelle:
I-DAXA Altair
I-DAXE Aldebaran
I-DAXI Antares
I-DAXJ Deneb
I-DABA Regolo
I-DABE Rigel
I-DABI
I-DABU Vega

Douglas DC-7C:
I-Duva
I-Duvb
I-Duve
I-Duvi
I-Duvu

BRITISH EUROPEAN AIRWAYS: B.E.A. (Engeland)

Deze maatschappij doet Schiphol verscheidene malen per dag aan en zij vliegt daarbij met Vickers Viscounts van twee typen: de V.700 (iets kortere romp, ovale cabinedeur) en de V.800 (iets langer, rechthoekige cabinedeur). Zij heeft 23 V.700 en 39 V.800 toestellen in dienst.

Vickers Viscount-V.700:
G-ALWF Sir John Franklin
G-AMNZ James Cook
G-AMOA Sir George Vancouver
G-AMOB William Baffin
G-AMOC Richard Chancellor
G-AMOD John Davis
G-AMOE Sir Edward Parry
G-AMOF Sir Martin Frobisher
G-AMOG Robert Falcon Scott
G-AMOH Henry Hudson
G-AMOI Sir Hugh Willoughby
G-AMOJ Sir James Ross
G-AMOK Sir Humphrey Gilbert
G-AMOL David Livingstone
G-AMON Thomas Cavendish
G-AMOO John Oxenham
G-AMOP Mungo Park
G-ANHA Anthony Jenkinson
G-ANHB Sir Henry Stanley
G-ANHD Sir William Dampier
G-ANHE Gino Watkins
G-ANHF Matthew Flinders
G-AOFX Sir Josef Banks

CONVAIR-240

CONVAIR-340

CONVAIR-440 Metropolitan

Vickers Viscount-V.800:
G-AOHG Sir Richard Hakluyt
G-AOHH Sir Robert McClure
G-AOHI Charles Montagu Doughty
G-AOHJ Sir John Mandeville
G-AOHK John Hanning Speke
G-AOHL Charles Stuart
G-AOHM Robert Machin
G-AOHN Alexander Gordon Laing
G-AOHO Samuel Wallis
G-AOHR Sir Richard Burton
G-AOHS Robert Thorne
G-AOHT Ralph Fitch
G-AOHV Sir John Barrow
G-AOHW Sir Francis Younghusband
G-AOJB Stephen Borough
G-AOJC Robert O'Hara Burke
G-AOJD Sebastian Cabot
G-AOJE Sir Alexander McKenzie
G-AOJF Sir George Somers
G-AORD Arthur Phillip
G-AOYG Charles Darwin
G-AOYH William Harvey
G-AOYI Sir Humphrey Davy
G-AOYJ Edward Jenner
G-AOYK Edmund Cartwright
G-AOYL Lord Joseph Ritter
G-AOYM John Loudon McAdam
G-AOYN Sir Isaac Newton
G-AOYO Adam Smith
G-AOYP John Napier
G-AOYR Sir Richard Arkwright
G-AOYS George Stephenson
G-AOYT James Watt
G-APEX John Harrison
G-APEX William Murdock
G-APIM Robert Boyle
G-APJU Sir Gilbert Blane
G-APKF Michael Faraday
G-APOX Isambard Brunel

CANADIAN PACIFIC AIRLINES: C.P.A.L. (Canada)

De vliegtuigen van deze maatschappij komen een paar maal per week rechtstreeks uit Vancouver naar Amsterdam, waarbij zij via het Noordpoolgebied vliegen. Zij opereert op deze route met zes Bristol Britannia schroefturbinevliegtuigen (bijgenaamd „Fluisterende Reus") en vier Douglas DC-8 straalvliegtuigen.

Bristol Britannia:
CF-CZA Empress of Hong Kong
CF-CZB Empress of Vancouver
CF-CZC Empress of Madrid
CF-CZD Empress of Winnipeg
CF-CZW Empress of Toronto
CF-CZX Empress of Montreal

Douglas DC-8:
CF-CPF Empress of Vancouver
CF-CPG
CF-CPH
CF-CPI

CESKOSLOVENSKE AEROLINIE: CsA (Tsjecho-Slowakije)

De Tsjechische maatschappij komt een paar maal per week naar Schiphol met vliegtuigen van Russisch fabrikaat, namelijk tweemotorige Ilyushin II-14's (in Tsjechoslowakije in licentie gebouwd als de Avia-14) en straalvliegtuigen van het type Tupolev TU-104A.

Ilyushin IL-14 (Avia-14):
registraties tussen OK-MCA en OK-MCZ

Tupolev TU-104A:
OK-LDA
OK-LDB
OK-LDC
OK-NDD

DE HAVILLAND DOVE

DE HAVILLAND HERON

DOUGLAS DC-3

EL AL ISRAEL AIRLINES (Israël)

Eenmaal in de week landt de Israëlische luchtvaartmaatschappij op Schiphol met Boeing-707 straalvliegtuigen, van welk type zij een drietal toestellen in dienst heeft. Zij hebben een blauw met witte beschildering.

Boeing-707:
4X-ATA — 4X-ATB — 4X-ATC

FINNAIR: AERO O.Y. (Finland)

De Finse luchtvaartmaatschappij komt iedere dag op Schiphol met haar Caravelles, waarvan zij er vier heeft. De toestellen hebben een witte rompbovenkant en een blauwe bies langs de cabineramen, terwijl op de witte staart een blauw kruis staat.

Caravelle:
OH-LEA Sinlintu
OH-LEB Sinisiipi
OH-LEC Sininuoli
OH-LED

JERSEY AIRLINES (Engeland)

Deze maatschappij is een nieuweling op Schiphol. In de zomer van 1962 verzorgt zij eenmaal per week een rechtstreekse luchtdienst tussen Amsterdam en de Kanaal-eilanden Jersey en Guernsey. De maatschappij vliegt met toestellen van het type Handley-Page (Dart) Herald, een toestel dat veel lijkt op de Fokker Friendship. Jersey Airlines heeft zes van deze toestellen besteld die in 1962 worden afgeleverd.

Handley-Page Dart Herald:
registraties tussen G-APWA en G-APWJ

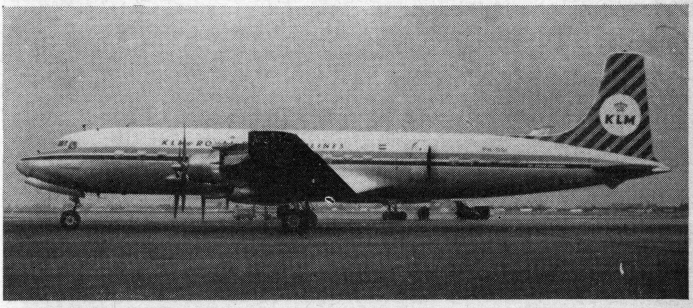
LOFTLEIDIR (IJsland)

Deze maatschappij komt eenmaal in de week op Schiphol met een Douglas DC-6B, van welk type zij drie toestellen bezit. Zij vliegt van Europa via IJsland naar New York.

Douglas DC-6B:
TF-LLA Leifur Eriksson
TF-LLB Snorri Sturlusson
TF-LLC

DOUGLAS DC-6B

DOUGLAS DC-7C



DOUGLAS DC-8

MALEV (Hongarije)

Ook de Hongaren ziet men enkele malen per week op Schiphol. Zij vliegen met de Ilyushin II-14 of — wat meestal het geval is — met de viermotorige Il-18. De MALEV heeft negen IL-14's en vier IL-18's.

Ilyushin IL-14:
HA-MAA t/m HA-MAI

Ilyushin IL-18:
HA-MOA t/m HA-MOD

OLYMPIC AIRWAYS (Griekenland)

De Griekse luchtvaartmaatschappij komt enkele malen per week op Schiphol met straalvliegtuigen van het type De Havilland Comet 4B, waarvan zij er vier heeft. De toestellen hebben een donkerblauw-met-witte beschildering en op het donkerblauwe kielvlak staan de vijf Olympische ringen.

DH-106 Comet Mk. 4c:
SX-DAK Queen Frederica
SX-DAL Queen Olga
SX-DAM Queen Sofia
SX-DAN

POLSKIE LINIE LOTNICZE: LOT (Polen)

De Polen komen een paar maal per week op Schiphol en zij gebruiken daarvoor twee vliegtuigtypen: De Convair-240 en de Ilyushin Il-14. Wellicht zullen zij ook in 1962 de viermotorige Ilyushin Il-18 op de route naar Nederland inzetten. De LOT heeft twaalf IL-14 toestellen en vier Convairs, alsmede een drietal Ilyushin Il-18's.

Ilyushin IL-14:
SP-LNA t/m SP-LNN

Ilyushin IL-18:
SP-LSA t/m SP-LSC

Convair-240:
SP-LPA — SP-LPC — SP-LPD — SP-LPE

PNB AMERICAN WORLD AIRWAYS: P.A.A. (USA)

Deze Amerikaanse luchtvaartmaatschappij landt iedere dag tweemaal op Schiphol met Boeing-707 of Douglas DC-8 straalvliegtuigen. Deze grote maatschappij beschikt over een vloot van 32 Boeing-707's en 19 Douglas DC-8 toestellen, terwijl nog vijf Boeings in bestelling zijn. Op de witte staart van al deze vliegtuigen staat een lichtblauwe schijf met het Panam-embleem.

FOKKER F-27 Friendship

HANDLEY-PAGE DART HERALD

ILYUSHIN IL-14

Boeing-707:
N701PA Clipper Donald McKay
N702PA Clipper Hotspur
N703PA Clipper Dashaway
N704PA Clipper Defiance
N705PA Clipper Wings of the Morning
N706PA Clipper Courier
N707PA Clipper Maris
N708PA Clipper Constellation
N709PA Clipper Tradewind
N710PA Clipper America
N711PA Clipper Mayflower
N712PA Clipper Washington
N714PA Clipper Golden Eagle
N715PA Clipper Liberty Bell
N716PA Clipper Flying Eagle
N717PA Clipper Fleetwing
N718PA Clipper Invincible
N719PA Clipper Windward
N720PA Clipper Fairwind
N721PA Clipper Splendid
N722PA Clipper Lark
N723PA Clipper Viking
N724PA Clipper Mercury
N725PA Clipper Aurora
N726PA Clipper Westward Ho
N727PA Clipper Mohawk
N728PA Clipper Peerless
N729PA Clipper Isabella
N730PA Clipper Bald Eagle
N757PA Clipper
N758PA Clipper Resolute
N759PA Clipper
N760PA Clipper Evening Star
N761PA Clipper
N762PA Clipper
N763PA Clipper
N764PA Clipper

Douglas DC-8:
N800PA Clipper Queen of the Pacific
N801PA Clipper Flying Cloud
N802PA Clipper Cathay
N803PA Clipper Mandarin
N804PA Clipper Midnight Sun
N805PA Clipper Nightingale
N806PA Clipper Northern Light
N807PA Clipper Polynesia
N808PA Clipper Gauntlet
N809PA Clipper Great Republic
N810PA Clipper Intrepid
N811PA Clipper Pacific Trader
N812PA Clipper Blue Jacket
N813PA Clipper Bostonian
N814PA Clipper Caroline
N815PA Clipper Charger
N816PA Clipper East Indian
N817PA Clipper Derby
N818PA Clipper Rambler
N819PA Clipper Ocean Rover
N820PA Clipper Fortune

SABENA (België)

De Sabena behoort tot de dagelijkse gasten op Schiphol. Zij vliegt op Amsterdam met Convair-440 Metropolitan toestellen en met Caravelle straalvliegtuigen. Zij heeft negen Metropolitans en acht Caravelles in dienst. Ook vliegt zij speciale vrachtdiensten op Amsterdam waarvoor Douglas DC-3 toestellen worden gebruikt.

Convair Metropolitan:
OO-SCL, OO-SCM, OO-SCN, OO-SCO, OO-SCP, OO-SCQ, OO-SCS, OO-SCT, OO-SCV.

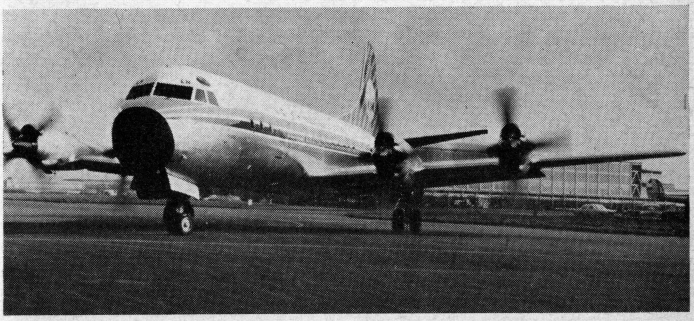
Caravelle:
OO-SRA t/m OO-SRH

SCANDINAVIAN AIRLINES SYSTEM: S.A.S. (Denemarken, Noorwegen, Zweden)

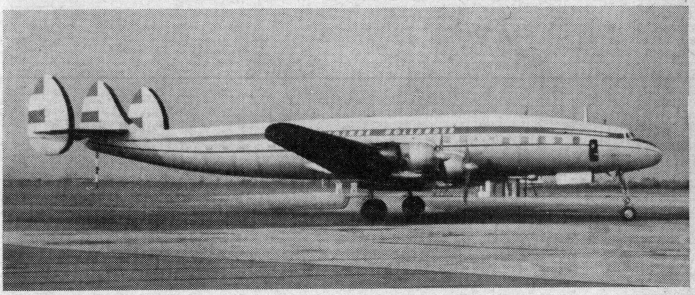
De drie Scandinavische landen hebben gezamelijk één luchtvaartmaatschappij, de S.A.S. Deze maatschappij landt dagelijks op Schiphol met straalvliegtuigen van het type Caravelle, van welk type zij veertien toestellen heeft. Daarnaast ziet men ook geregeld op Schiphol Convair Metropolitans van de S.A.S., waarmee zij haar

ILYUSHIN IL-18

LOCKHEED ELECTRA



LOCKHEED SUPER CONSTELLATION



diensten tussen Oslo en Amsterdam uitvoert. Omdat in elk van de drie Scandinavische landen een deel van de luchtvloot staat ingeschreven ziet men S.A.S.-toestellen met Deense, Noorse en Zweedse registraties. De donkerblauwe lijn langs de cabineramen heeft de vorm van een Vikingschip met aan de voorkant een drakenkop. Op het witte staartvlak staat in blauw de maatschappijnaam. Alle toestellen hebben namen, waarvan het eerste deel een Scandinavische jongensnaam is, terwijl het tweede deel onveranderlijk het woord Viking is (b.v. Arne Viking).

Convair Metropolitan:
LN-KLA Atle Viking
LN-KLB Ivar Viking
LN-KLD Ragnar Viking
LN-KLE Snorre Viking
LN-KLF Birger Viking
LN-KLG Sigurd Viking
OY-KPA Hans Viking
OY-KPB Egil Viking
OY-KPC Trygve Viking
OY-KPD Ravn Viking
OY-KPE Sune Viking
OY-KPF Ingemund Viking
SE-BSO Edmund Viking
SE-BSP Rollo Viking
SE-BSR Bjarne Viking
SE-BSS Holger Viking
SE-BST Tor Viking
SE-BSU Steinar Viking
SE-BSX Sverker Viking
SE-BSY Assur Viking

Caravelle:
LN-KLH Finn Viking
LN-KLI Einar Viking
LN-KLP Trond Viking
LN-KLR Hall Viking
OY-KRA Vagn Viking
OY-KRC Faste Viking
OY-KRD Ulf Viking
OY-KRE Knud Viking
SE-DAA Eskil Viking
SE-DAB Ingmar Viking
SE-DAC Arne Viking
SE-DAD Torolf Viking
SE-DAE Alrik Viking

SILVER CITY AIRWAYS (Engeland)

Dit is een van de kleinere luchtvaartmaatschappijen. Zij doet Schiphol aan op een geregelde dienst vanuit Midden-Engeland waarop nog de goede oude Douglas DC-3 (Dakota) gebruikt wordt. Silver City Airways gebruikt op haar diensten een tiental van deze vliegtuigen; zij hebben een blauw-witte beschildering, o.a. bestaande uit twee horizontale blauwe strepen op het staartvlak.

Douglas DC-3:
G-AKNB — G-ALPN — G-AMJU — G-AMWV — G-AMYV
G-AMYX — G-AMZB — G-ANAE — G-ANLF — G-AOBN

SOUTH AFRICAN AIRWAYS: S.A.A. (Zuid-Afrika)

Eenmaal in de week landt deze Zuid-Afrikaanse luchtvaartmaatschappij op Schiphol met een Boeing-707 straalvliegtuig; zij heeft drie vliegtuigen van dit type in gebruik, die vooral opvallen door hun hel oranje staartvlak.

Boeing-707:
ZS-CKC Kaapstad
ZS-CKD Durban
ZS-CKE Johannesburg

PILATUS PORTER fotovliegtuig

TUPOLEV TU-104

VICKERS VISCOUNT

SWISSAIR (Zwitserland)

De Zwitsers landen dagelijks op Schiphol en zij gebruiken voor hun vluchten naar Nederland gewoonlijk de Convair-440 Metropolitan, maar ook de Caravelle. De Swissair heeft elf Metropolitans en vier Caravelles, die een rode streep langs de cabineramen hebben, terwijl de staart helrood is met een wit kruis er op.

Convair Metropolitan:
HB-IMB Fribourg
HB-IMC Appenzell a.Rh.
HB-IMF Ticino
HB-IMG Appenzell i.Rh.
HB-IMH Grisons
HB-IMK Neuchâtel
HB-IML Glarus
HB-IMM Valais
HB-IMN Zug
HB-IMP Thurgau
HB-IMR Obwalden

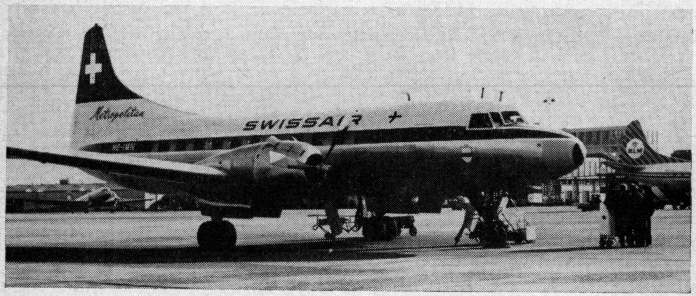
Caravelle:
HB-ICW Solothurn
HB-ICX Chur
HB-ICY Lausanne
HB-ICZ Bellinzona

VENEZOLANA DE AVIACION: VIASA (Venezuela)

Deze maatschappij vliegt eenmaal per week op en neer tussen Amsterdam en Caracas en zij gebruikt voor deze vluchten een tweetal Douglas DC-8 straalvliegtuigen, die zij van de KLM gecharterd heeft. Het merkwaardige aan deze twee vliegtuigen is, dat zij aan de ene kant een KLM-beschildering hebben, terwijl zij aan de andere kant de kleuren van de Venezolaanse maatschappij dragen.

Douglas DC-8:
PH-DCH Orville Wright
PH-DCM Henri Dunant

in bruikleen van K.L.M.



Duim omhoog. Alles O.K. Het sein voor de vlieger dat hij zijn motoren kan starten. Er zijn geen mensen meer vlak bij de propellers aan het werk.

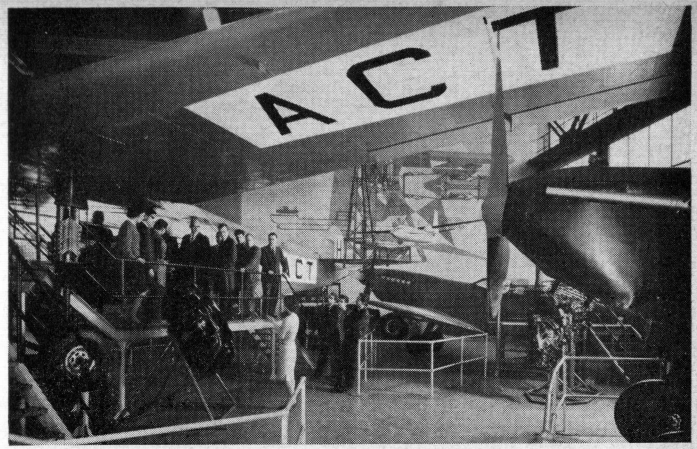
HET AEROPLANORAMA

Sinds 17 mei 1960 kan de bezoeker van Schiphol de luchtvaart van nog dichterbij zien dan op de terrassen en tijdens de rondritten over het terrein. Op die datum werd namelijk het AEROPLANORAMA geopend, eigendom van en beheerd door de stichting Nationaal Luchtvaart Museum, dat de bezoeker de gelegenheid biedt kennis te maken met het interieur van vele markante vliegtuigen, inzicht te verkrijgen in de werking van diverse typen zuigermotoren en van de moderne straalmotor, alsmede aan de hand van attractieve, werkende objecten te zien hoe een vliegtuig wordt bestuurd, waarop het vliegen berust (draagkracht, weerstand, stabiliteit), op welke wijze een vliegtuig naar de luchthaven Schiphol wordt geloodst (rondzoekradar en Instrument Landings Systeem) en wat reeds in de ruimtevaart is bereikt, respectievelijk wat men nog binnen enkele jaren hoopt te bereiken (een bewegende voorstelling van de in het heelal voortijlende satellieten en een toekomstbeeld van een landing op de maan).

Reeds in 1916 werden er in ons land pogingen gedaan een museum voor de luchtvaart op te richten. Immers, in dat jaar bevatte Avia, het officiële orgaan van de Koninklijke Nederlandse Vereniging voor Luchtvaart, een oproep van een zekere „Ikaris" tot het bijeenbrengen van een aeronautische collectie en het onderbrengen daarvan in een geschikte behuizing. En die behuizing, d i e bleef vierenveertig lange jaren het struikelblok voor dat Museum der Vliegende Hollanders!

In 1955 begonnen de plannen voor het stichten van een luchtvaartmuseum echter vastere vormen aan te nemen. Toen werd — op 19 oktober 1955 — de stichting Nationaal Luchtvaart Museum opgericht, waarin alle belangrijke luchtvaartinstanties en -bedrijven zitting namen. Het gelukte deze stichting, vooral door het energieke streven van haar vice-voorzitter, de toenmalige directeur van de N.V. Luchthaven Schiphol, wijlen de heer U. F. M. Dellaert, het huisvestingsprobleem in korte tijd op te lossen. Op de plaats, waar in 1957 de tentoonstelling „Het Atoom" was gehouden, werd een groot, nieuw gebouw opgetrokken, „Het Atoomgebouw", dat, gelegen naast de uitgang van de luchthaven, voor een belangrijk gedeelte aan de stichting Nationaal Luchvaart Museum ter beschikking werd gesteld.

Gingen de plannen van de stichting aanvankelijk in de richting van het bijeenbrengen en conserveren van een verzameling luchtvaarthistorische objecten en -curiosa, met de benoeming van de directeur



....temeer als een gids daarbij een heldere en boeiende explicatie geeft.

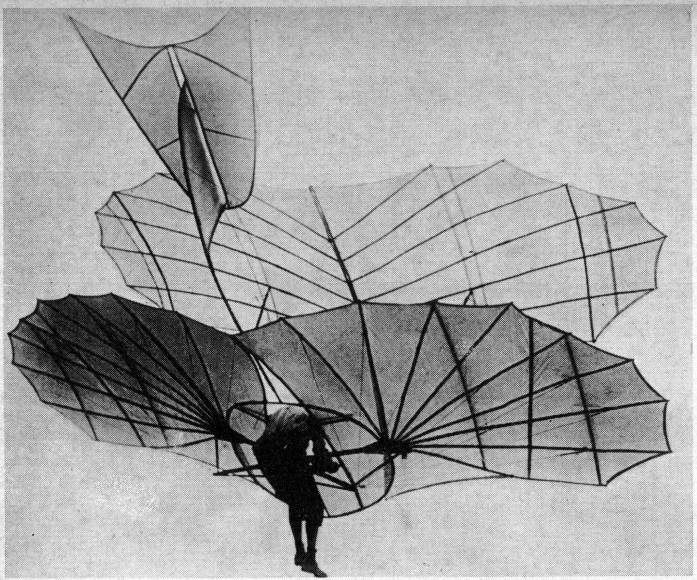
van het Nationaal Luchtvaart Museum, de heer L. A. de Lange, voordien directeur van de Rijksluchtvaartschool, werd de doelstelling van het museum enigszins gewijzigd en werd als uitgangspunt niet de „historie" gekozen, maar de verklaring van de huidige stand der luchtvaart, onder meer aanschouwelijk te maken door het weergeven van enkele markante punten van de ontwikkelingslijnen, welke tot de huidige stand hebben geleid. Vele van deze markante punten in het Aeroplanorama zijn echte vliegtuigen, welke stuk voor stuk een belangrijke rol hebben gespeeld in de ontwikkeling van de luchtvaart.
Wij noemen in dit verband:

Glijvliegtuig van Otto Liliënthal

Otto Lilienthal is de eerste geweest, die op systematische wijze — door windtunnelproeven en vluchten met een glijvliegtuig — het vliegprobleem trachtte op te lossen (1896);

Wright Flyer

Met dit vliegtuig heeft Orville Wright op 17 december 1903 de eerste motorvlucht ter wereld uitgevoerd;



Glijvliegtuig van Otto Liliënthal.

Fokker Spin
Het eerste vliegtuig van Fokker, waarmede hij op 1 september 1911 de roemrijke vlucht om de St. Bavo te Haarlem uitvoerde;

Fokker F 7a
In de periode 1925-1930 het beste en meest gebruikte verkeersvliegtuig ter wereld, waarmede luchtvaartmaatschappijen uit 23 landen hun bedrijf uitoefenden;

Spitfire
Het vliegtuig waarvan gedurende de tweede wereldoorlog 21.767 stuks zijn vervaardigd en waarmede in september 1940 de „Slag om Engeland" werd beslist;

Fokker C V-D
Een van de beste militaire vliegtuigen ter wereld in de periode 1925-1930;

De Fokker F 7a (H-NACT), welke u — nog steeds vlieggereed — in het Aeroplanorama kunt bezichtigen.

Zweefvliegtuig, type Zögling
Met dit zweefvliegtuig werd op 6 april 1930 de eerste zweefvlucht in ons land volbracht;
De Havilland Tiger Moth
Dit vliegtuig, ontworpen in 1932, wordt nog steeds door sportvliegers en voor het slepen van zweefvliegtuigen en van reclamenetten gebruikt;
Autogiro De la Cierva C. 30
Met de autogiro in het Aeroplanorama, de SE-AFI, zijn door de Zweedse vlieger Rolf von Bahr tijdens de tweede wereldoorlog vele in de Oostzee gestorte vliegers der oorlogvoerende partijen en andere drenkelingen van de verdrinkingsdood gered.
Te midden van deze vliegtuigen ziet men de luchtvaart tot leven komen, temeer als een gids daarbij een heldere en boeiende explicatie geeft.
Het is deze interessante collectie vliegtuigen geweest, waarop men vanaf het bordes een fraai uitzicht heeft, welke ertoe heeft geleid als naam van het „museum" AEROPLANORAMA (aeroplan = vliegtuig; orama = uitzicht) te voeren.
De in het Aeroplanorama zichtbaar gemaakte ontwikkelingslijnen zijn alle in hoge mate instructief.
Om enkele lijnen te noemen:
Fokkerlijn
Deze wordt gevormd door *Spin, F 7a* en *F 27 „Friendship"* (de laatste op schaal 1 : 10), dus door drie generaties „Fokker", waarin de vooruitgang ten aanzien van aerodynamische vormgeving en constructie, welke in een halve eeuw vliegtuigbouw is gemaakt,

Klein Aeroplanorama.

duidelijk tot uitdrukking komt;

Motorenlijn

Deze „lijn", bestaande uit opengewerkte vliegtuigmotoren, demonstreert op een voor elke bezoeker begrijpelijke wijze de ontwikkeling van de voortstuwingsbron der vliegtuigen. Beginnend met een kleine roterende motor (waarvan de krukas stilstaat en de cilinders met de krukkast de luchtschroef meenemen) en via een normale stervormige luchtgekoelde motor, de grootste vloeistofgekoelde motor ooit gebouwd, alsmede een turbo-compoundmotor, komt men ten slotte bij de moderne straalmotor, waarvan de werking met behulp van een verlicht paneel wordt verklaard;

Luchtschroevenlijn

Hier ziet men, opgebouwd in één stand, de wordingsgeschiedenis van de moderne regulateurschroef, welke wordt gemarkeerd door

het ontstaan van de vaste luchtschroef, de instelbare luchtschroef en de verstelbare luchtschroef;

Schipholhal

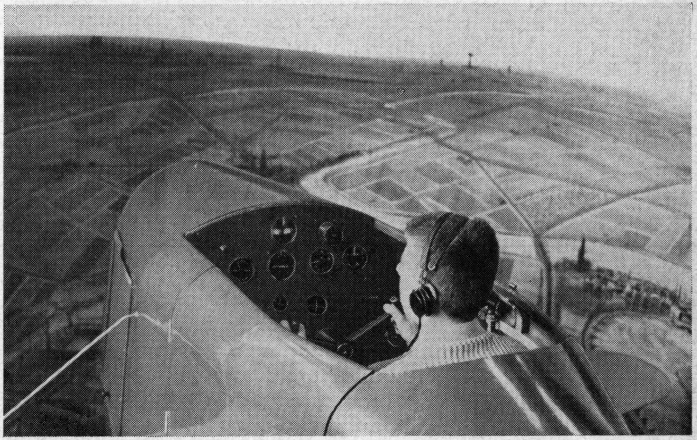
In deze hal is Schiphol te zien als vliegweide in 1920, als luchthaven met verharde banen in 1940, als huidige en als toekomstige Wereldluchthaven (zie hoofdstuk 7). De bezoekers zullen, door het indrukken van diverse knopjes, de verschillende gebouwen op de luchthaven herkenbaar kunnen maken en ook de baanverlichting met „drempels" en „taxibanen" kunnen inschakelen.

Zoals reeds vermeld, is ook het dynamische element in het Aeroplanorama niet verwaarloosd.

Sprekende voorbeelden daarvan zijn:

een *windtunnel,* waar de bezoekers — door het voordraaien van verschillende voorwerpen en vliegtuigdelen — de invloed van de door de luchtschroef van de windtunnel opgewekte luchtstroming op deze modellen (ontstaan van draagkracht en weerstand, drukverdeling en wervelvorming, stabiliteit) zullen kunnen waarnemen;

een gebruiksgerede *linktrainer* (modern oefentoestel bij de opleiding tot vlieger), waarbij geregeld door loting zal worden bepaald wie van de bezoekers de linktrainer zal mogen bestijgen om onder deskundige leiding vlieginstructie te ontvangen. De vlucht wordt steeds op een certificaat vastgelegd, dat voor de bezitter een dankbare herinnering zal vormen aan zijn bezoek aan het Aeroplanorama;



De linktrainer.

een demonstratie-set van *„radar"*, waarbij de vliegtuigen — al naar gelang de stand van de draaiende *rasterantenne* — behalve op een *radarscherm*, ook op de zichtbaar gemaakte „luchtwegen" aan- en uitflitsen.

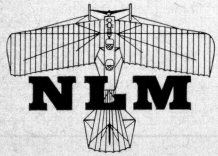
Er zijn uiteraard nog vele andere objecten in het Aeroplanorama, waarvan het de moeite waard zou zijn ze te beschrijven. Wij denken hier speciaal aan de *ruimtevaartstand*, de *vliegtuigontwikkelingszuil*, de *luchtballon* en de *„Dr. Albert Plesman-hoek"*, doch volstaan met te vermelden, dat de luchtvaart wel zeer dicht bij de bezoeker wordt gebracht als hij door de cabine van een van de twee modernste vliegtuigtypen van de K.L.M.-vloot, de Lockheed-Electra II, wandelt.

Nu u heeft gelezen wat er zoal in het AEROPLANORAMA is te zien en wat u er kan meemaken, vraagt u zich natuurlijk af wat kost het me en wanneer is het gebouw geopend.
Daarom verstrekken wij u graag de volgende gegevens:

Bezoekers van de luchthaven f 0,60 per persoon entree.

Kinderen beneden 7 jaar gratis. — Groepen reductie.

GEZELSCHAPPEN GRATIS RONDLEIDING, MITS TIJDIG GERESERVEERD



OPENINGSTIJDEN

1 maart - 1 november

werkdagen: 10.00-17.30 uur
zondagen: 12.00-17.30 uur

1 november - 1 maart

werkdagen: 10.30-16.30 uur
zondagen: 12.00-16.30 uur

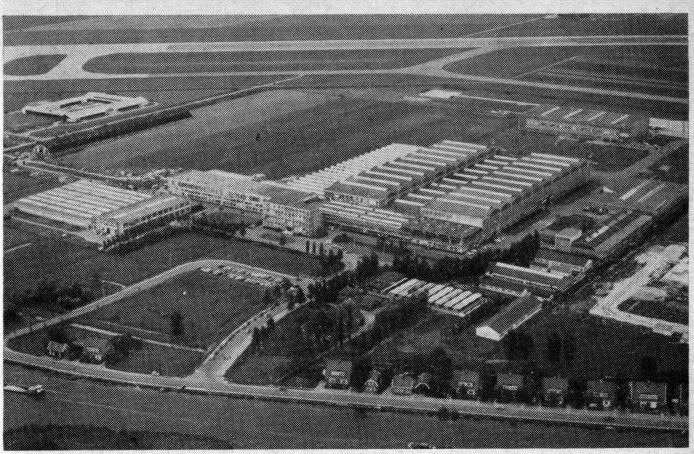
Sluitingstijd kassa:

1 maart-1 november 16.30 uur
1 november-1 maart 15.30 uur

STICHTING NATIONAAL LUCHTVAART MUSEUM

Telefoon (020) 18 73 00 **Postrekening 17 68 70**

DE FOKKER-FABRIEK



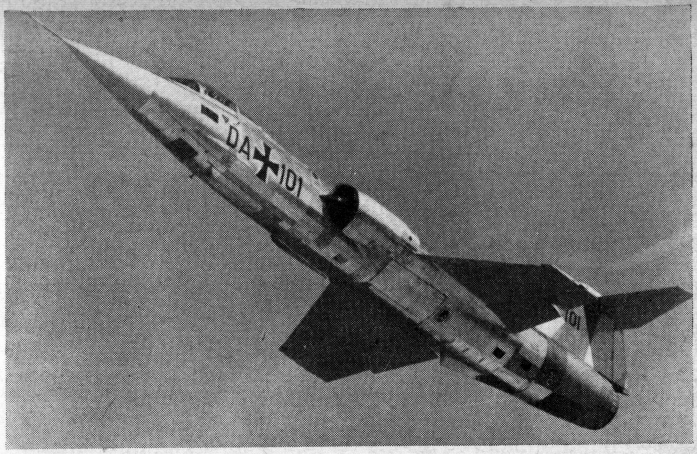
Een luchtfoto van de Koninklijke Nederlandse Vliegtuigenfabriek Fokker in de zuidhoek van Schiphol.

In de uiterste zuidhoek van Schiphol vindt men het fabriekscomplex van Fokker, het belangrijkste centrum van de Nederlandse vliegtuigindustrie. Dit moderne gebouwencomplex bestaat uit een representatief directiegebouw met daarachter de fabriekshallen. Daar omheen liggen andere gebouwen, zoals de tekenkamers, schilderswerkplaats, beproevingsruimten, electronisch testcentrum en invlieghangar. De Fokker-fabriek bestaat sinds 1919, toen wijlen Anthony Fokker, teruggekeerd uit Duitsland, zijn Nederlands bedrijf stichtte. Men betrok toen de leegstaande hallen van de ELTA (Eerste Luchtverkeers Tentoonstelling Amsterdam, gehouden in augustus-september 1919) als „tijdelijke" behuizing, niet vermoedende dat men er tot 1951 in zou zitten. Toen pas kon worden verhuisd naar de moderne, nieuwe fabriek op Schiphol. Wel was er altijd, ook voor de oorlog al, een invlieghangar op Schiphol (op de plaats van het huidige Atoomgebouw), en de in de fabriek in Amsterdam-Noord gereedgekomen vliegtuigen werden per dekschuit naar Schiphol gevoerd

Door het grote luik voor in de romp van de vrachtuitvoering van de Fokker Friendship kan gemakkelijk een DAF-auto naar binnen.

---

om in deze hangar te worden gemonteerd en gereedgemaakt voor de eerste vlucht.
In de fabriekshallen van Fokker bouwt men allereerst het verkeersvliegtuig *F-27 Friendship*, een toestel met twee Rolls Royce Dart schroefturbines, dat ca. 40 passagiers kan vervoeren. Fokker heeft met dit toestel een groot succes geboekt; er zijn er meer dan honderd van verkocht naar vele landen en er worden nog steeds nieuwe bestellingen geplaatst. Er worden ook onderdelen voor deze Friendships gemaakt in andere fabrieken, o.a. in de Fokkerfabriek bij Dordrecht en bij de Franse Bréguet-vliegtuigfabriek. De vliegtuigen worden niet alleen op Schiphol ingevlogen; Fokker heeft ook een eigen vliegschool voor het opleiden van Friendship-piloten, die geregeld lesvluchten maken van Schiphol af.
Terwijl de productie van de Friendship nu in volle gang is maakt men al studies voor zijn opvolger, de *F-28*. Dit wordt een tweemotorig straalvliegtuig met de beide motoren achteraan bij de staart. Hoe groot dit vliegtuig gaat worden, hoe het er zal gaan uitzien en of men het wel of niet zal gaan ontwikkelen en bouwen hangt af van een uitgebreid marktonderzoek, dat moet aantonen of er inderdaad een behoorlijke vraag naar een dergelijk vliegtuig zal zijn en zo ja hoe dit er dan moet uitzien. Pas dan kan men uitmaken of het al of niet verantwoord zal zijn om dit toestel werkelijk te bouwen.
Elders in de montagehallen bij Fokker verrijzen straaljagers van het



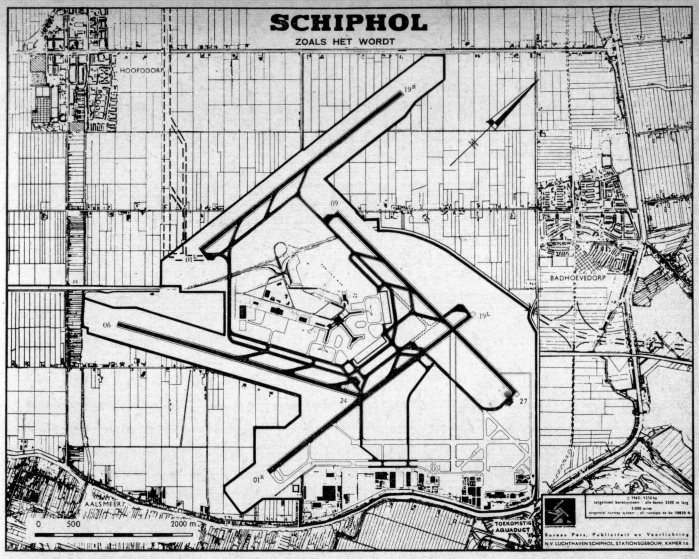
Lockheed F-104G Super Starfighter. Dit type gevechtsvliegtuig wordt door Fokker in licentie gebouwd.

type *Lockheed F-104G Starfighter.* Het contract hiervoor is het grootste dat Fokker ooit gekregen heeft. De z.g. Noordgroep, die in totaal ca. 375 van deze toestellen bouwt voor de luchtmachten van Nederland en West-Duitsland, bestaat uit de Duitse fabrieken van Focke-Wulf, Weserflug en Hamburger Flugzeugbau en de Nederlandse fabrieken van Aviolanda en Fokker. In deze groep is Fokker de hoofdcontractor en de onderdelen van de Starfighters, die in de genoemde fabrieken gebouwd zijn, komen allen bij Fokker op Schiphol samen om te worden aaneengebouwd tot complete Starfighters. De toestellen worden hier tevens volledig beproefd en ingevlogen en het electronische testcentrum van Fokker is speciaal voor de Starfighter gebouwd om er de uitgebreide electronische apparatuur van dit vliegtuig in te beproeven.
Fokker bouwt ook de vleugelmiddenstukken en de motorgondels voor het marine-patrouillevliegtuig *Bréguet Atlantic.* Fabrieken in België, Duitsland en Frankrijk maken eveneens delen voor dit vliegtuig, die dan bij Bréguet tot complete toestellen worden samengebouwd. De Atlantic is een groot vliegtuig met twee schroefturbines, ingericht voor de opsporing en bestrijding van onderzeeboten.

Met de Amerikaanse Republic Aviation Corporation werkt Fokker nauw samen bij de ontwikkeling van een nieuw, vertikaal startend gevechtsvliegtuig, de *D-24 Alliance*. De Fokker-Republic combinatie heeft met dit vliegtuig ingeschreven voor een door de NATO uitgeschreven competitie voor het ontwerpen van een dergelijk vliegtuig. Wanneer de Alliance winnaar van deze competitie wordt en de diverse NATO-landen orders voor dit toestel plaatsen zal Fokker bij de productie ervan een belangrijke rol gaan spelen. Maar bovendien heeft Fokker een overeenkomst met een groep van zes fabrieken om deel te nemen in de productie als een ontwerp van een van deze zes fabrieken als winnaar wordt gekozen.
Achter de schermen van het grote gebouwencomplex in de zuidhoek van Schiphol heerst dus een grote activiteit. De bezoeker van de luchthaven merkt dat alleen aan proefvliegende Friendships en Starfighters, maar dat is maar een klein gedeelte van het werk dat hier verzet wordt en waardoor Nederland nog altijd een goede plaats inneemt als vliegtuigen bouwende natie.

SCHIPHOL STRAKS

Schiphol neemt in het luchtverkeer een unieke positie in. Niet alleen omdat het vier meter beneden de zeespiegel ligt en de uitstappende passagiers van het platform af de schepen in de Ringvaart boven de gebouwen zien uitsteken. Ook omdat het terrein nog steeds op dezelfde plaats ligt als in 1920 en bovendien op diezelfde plaats nog belangrijk uitgebreid kan en zal worden.
Schiphol is na de oorlog al gegroeid als kool. Dat zag men wel aan het steeds verder uitdijende barakkenkamp in de eerste na-oorlogse jaren. Dat ziet men ook nu nog aan de gebouwen en aan het platform waar men al verscheidene malen stukken aangebouwd heeft. Het toenemende luchtverkeer stelde steeds hogere eisen en vroeg om steeds meer ruimte. En de directie van Schiphol zorgde dat die ruimte er kwam.
Maar het stationsgebouw en de gebouwen eromheen hebben van het begin af een tijdelijk bestemmings karakter gehad en zij hebben dat nu nog. Er bestaat immers al sinds jaren een uitbreidingsplan voor de luchthaven, dat nu zijn verwezenlijking nabij is en dat Schiphol een heel ander uiterlijk zal gaan geven. Een plan dat uit het bestaande Schiphol een geheel nieuwe, grote luchthavenkern zal doen ontstaan, waarvan een gedeelte zelfs al gereed is.
In korte trekken komt dat plan hierop neer. Geheel aan de andere kant van Schiphol, waar nu nog de Rijksweg no. 4 (Amsterdam-Den Haag) loopt, komt een z.g. luchthaveneiland met een nieuw



stationsgebouw van verscheidene verdiepingen, een nieuwe verkeerstoren, een vrachtstation, een nieuw gebouw voor de Civiele Dienst, kantoorgebouwen voor de luchthavendirectie en voor vele anderen, hangars en verdere voorzieningen. De uitgaande en de binnenkomende passagiers krijgen elk de beschikking over een afzonderlijke verdieping van het nieuwe stationsgebouw; de binnenkomende passagiers worden beneden afgehandeld, de uitgaande passagiers boven. De passagiers zullen niet meer in weer en wind over het platform behoeven te lopen; aan het stationsgebouw worden z.g. pieren gebouwd, aan beide zijden waarvan een aantal beweegbare luchtbruggen zullen worden geplaatst. Deze kunnen direct op de cabinedeur van het gereedstaande vliegtuig worden aangesloten. Momenteel heeft men bij wijze van proef op Schiphol een z.g. Aviobridge geïnstalleerd, gebouwd door Aviolanda in Papendrecht. Als deze proef slaagt bestaat de mogelijkheid, dat men te zijner tijd een serie van dit principe van passagiersbruggen voor het nieuwe Schiphol zal aanschaffen.

Maar rondom dit luchthaveneiland zal er ook nog heel wat gedaan moeten worden. Om te beginnen zal de tegenwoordige rijksweg een stuk in westelijke richting moeten worden omgelegd waarbij hij tevens via een tunnel onder een van de startbanen door geleid zal worden. Het hele verkeer over deze weg zal dus te zijner tijd over het luchthaveneiland heengaan, waarbij voor de luchthaven bestemd verkeer op een bepaald punt afslaat.
Om het luchthaveneiland heen komt een totaal van vier startbanen, die elk 3.300 meter lang worden. Drie van deze banen bestaan al geheel of gedeeltelijk op het tegenwoordige Schiphol, namelijk de z.g. straalstartbanen 06-24 die in 1960 gereedkwam en de verlengde baan 19-01 die eind 1961 in gebruik werd genomen, alsmede het eerste stuk van baan 09-27. De vierde baan komt westelijk van het luchthaveneiland te liggen op terrein dat nu nog bouwland is, maar dat ook na voltooiing van de banen nog grotendeels voor dat doel zal kunnen worden gebruikt en waarin ruimte aanwezig is om zonodig nog een vijfde en zelfs een zesde baan aan te leggen.
Als dat hele banenpatroon gereed is heeft Schiphol 2 x 2 parallelbanen om in elk van de vier meest voorkomende windrichtingen te kunnen landen en starten, waarbij tegelijk geland en gestart kan worden, onafhankelijk van elkaar op de twee parallel gelegen banen. Zodoende zal men een groot aantal vliegtuigen achter elkaar kunnen verwerken zonder dat startende of landende vliegtuigen elkaar in de weg zitten.
Schiphol van straks bestaat nu alleen nog maar op papier. Maar al merkt men er misschien nog niet zoveel van, er wordt toch hard gewerkt om de nieuwe grote luchthaven, waarvoor wijlen „Jan" Dellaert bijna tot het laatst van zijn leven heeft gevochten, nu binnen enkele jaren tijds tot werkelijkheid te maken.

Een groot Tupolev straalvliegtuig op Schiphol startend.

Verzorging van vele busdiensten naar/van Schiphol

n.v. Autobusonderneming Maarse & Kroon

LIJN 9

Amsterdam (Centraal Station) — Schiphol via Nassaukade en Haarl.m.str.
Kwartierdienst — Enkele reis 50 ct. — Dagretour 85 ct.

LIJN 4

Amsterdam (Surinameplein) — Schiphol via Rijksweg no 4.
Uurdienst — Enkele reis 35 ct. — Dagretour 60 ct.

LIJN 8

Haarlem (Kennemerplein) — Schiphol via Badhoevedorp.
Halfuurdienst — Enkele reis 65 ct. — Dagretour 110 ct.

LIJN 8

Utrecht (Nw. Daalstr., nabij Station) — Schiphol via Amstelveen.
Uurdienst — Enkele reis 115 ct. — Dagretour 195 ct.

LIJN 4

Alphen a/d Rijn (Station) — Schiphol via Aalsmeer.
Uurdienst — Enkele reis 95 ct. — Dagretour 160 ct.

LIJN 5

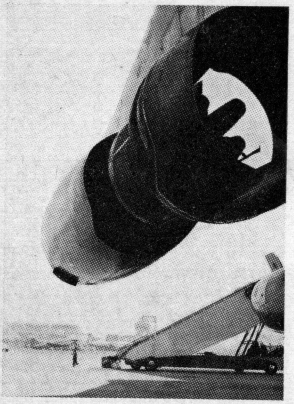
Leiden (Station) — Schiphol met overstappen te Badhoevedorp.
Uurdienst — Enkele reis 125 ct. — Dagretour 215 ct.

Reis voordelig met een dagkaart!
Dagkaarten zijn geldig op al onze lijndiensten voor een onbeperkt aantal reizen.
Prijs f 3,—. Kinderen 4 t/m 9 jaar f 1.50.

AALSMEER Stommeerweg 71, tel. 02977-4241 - AMSTERDAM Overtoom 477
Tel. 020-85252 - LEIMUIDEN Dr. Stapenseastraat 16, tel. 01721-116

WERELDLUCHTHAVEN SCHIPHOL

TOERISTISCHE ATTRACTIE IN INTERNATIONALE SFEER



Speciaal voor bezoekers aangelegde dakpromenade, 500 m lang, met gezellige café's en terrassen. Boeiend uitzicht op het grote verkeersplatform waar het hart van de luchthaven klopt. Machtige straalverkeersreuzen staan naast kleine Dakota's.

Dag en nacht heerst er bedrijvigheid. Gemiddeld elke vijf minuten landt of start een vliegtuig. Passagiers stappen in en uit. U bent ooggetuige van de vele activiteiten kenmerkend voor een grote internationale luchthaven.

Rondritten per Schiphol-Express *tussen 9 en 17 uur (zomers 18 uur)*

Rondvluchten boven Amsterdam *(bij voldoende deelname)*

Bezoekt het Aeroplanorama *(Nationaal Luchtvaart Museum)*

TOEGANGS- EN RONDRITPRIJZEN

	Toegang	Korte rondrit	Lange rondrit
Kinderen 6 t/m 14 jaar	f 0,25	f 0,30	f 0,50
Personen van 15 jaar en ouder	f 0,25	f 0,60	f 1,00
Gezelschappen van tenminste 40 personen	f 0,25	f 0,50	f 0,80

Gezelschappen dienen tijdig te reserveren.

Aeroplanorama (Nationaal Luchtvaart Museum) f 0,60 excl. toegang luchthaven

Elke dag geopend voor bezoek.

Inlichtingen: N.V. Luchthaven Schiphol, Bureau Publiciteit, tel. (020) 79 91 81

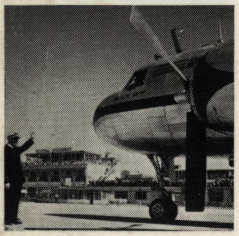
DE ALKEN REEKS

BEELD ENCYCLOPEDIE

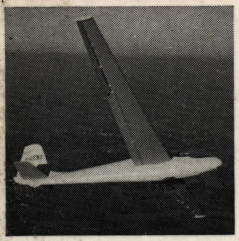
•

PETER DE GRAAF
RACE- EN SPORTWAGENS 1962

B. VAN DER KLAAUW
WERELDLUCHTHAVEN SCHIPHOL

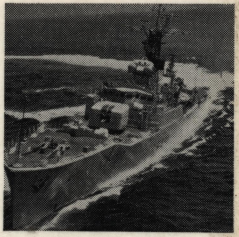


B. VAN DER KLAAUW
ZWEEFVLIEGEN

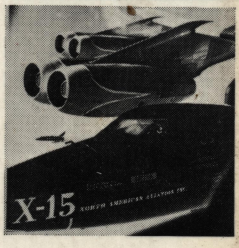


L. L. von Münching
MODERNE KOOPVAARDIJSCHEPEN

L. L. von Münching
MODERNE OORLOGSSCHEPEN II
Torpedobootjagers - Fregatten - Onderzee- en T.M. boten
Kleine Oorlogs, Mijnen- en Landingsschepen



B. VAN DER KLAAUW
RUIMTEVAART



GROEP 1

9 50 Jaar Luchtvaart
16 Actuele Vliegtuigen
21 Supers. Vliegtuigen
36 Fokker
41 Russische Vliegtuigen
56 Beroemde Straaljagers
58 Luchtvaart 1962
61 Luchthaven Schiphol
62 Zweefvliegen
63 Ruimtevaart
45 Reis door het Heelal

GROEP 2

30 Scooters
51 Alle Auto's I-II-III
60 Race- en Sportwagens 1962
49 Karts-Skelters
42 Locomotieven

GROEP 3

34 Gesch. Scheepvaart
64 Koopvaardijschepen
53 Oorlogsschepen I-II
57 Zeiljachten
25 Sterrenkunde
39 Diepzeeduiken

GROEP 4

46 Jazz Orkesten
26 Gesch. Muziek I-II
27 Opera I-II
40 Bach
19 60 Jaar Film

GROEP 5

59 Galerij der Mode
23 Ballet
37 Klass. en Mod. Ballet
38 Nationale Balletten
44 Ballroom Dancing

GROEP 6

3 Calligrafie
10 Letters I
18 Letters II

GROEP 7

55 Postzegels
50 Kamperen
43 Het Wilde Westen
8 Zoogdieren
6 De Mens